Drive on the edge
auto sport 2020年9/18号（隔週金曜日発売）2020年9月4日発売　第57巻第15号　通巻1536号
No.1536
オートスポーツ 2020 9/18号
auto sport

104th Indianapolis 500

インディ500 2度目の制覇
佐藤琢磨

特別記念号

全米震撼
熟練者の「勝利の方程式」

［インタビュー］
BRING.
男の約束

米国ベテラン記者が明かす
「2勝目の価値」
第104回 インディ500
ハイライト／レポート

2020 ## ル・マン24時間プレビュー —— 忘れものを取りに
［インタビュー］小林可夢偉／山下健太
性能均衡策に対するトヨタのアプローチ／LMP2/LMGTEの見どころ／出場全車総覧

SUPER GT Round 3 SUZUKA
苦闘の開幕2戦で見つけたクラス1+αの最適解 ミシュランとともに、行く。
GT500 WINNER MOTUL AUTECH GT-R ／GT300 WINNER GAINER TANAX GT-R


SAN-EI
CORPORATION



2度目のインディ500制覇！

佐藤琢磨

ilky Way'



2度目のインディ500制覇！

佐藤琢磨

Takuma's 'M

104th Indianapolis 500 Graphic

Text : auto sport
Photo : 松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／LAT／INDYCAR

'ONTO THE PAD'

Michael L. Levitt LAT

バトルの予感

レース前のドライバー紹介では、フロントロウの３人は最後に登場する。予選まで圧倒的な速さを見せていたマルコ、08年に制したディクソン、そして17年覇者の琢磨。役者たちが舞台に上がった。

Michael L. Levitt LAT

‘ON-ORBIT’

好位置キープの序盤

最前列の３台が好スタート。なかでもディクソンの加速が鋭く、マルコに先行。琢磨はその後ろでチャンスをうかがう。ディクソン、５番手から上がってきたハンター - レイ、琢磨のオーダーで、最初のイエローまで進む。



本命同士が暗黙の引っ張り合い

３回目のイエローが開けた100周目以降からしばらくは、ディクソンとロッシが先頭で交互に引っ張り合う。３番手以下を離す意図が感じられる暗黙の連携で、リードチェンジは121周目まで実に６回。後続車の戦意を削ぎにいく。



Barry Cantrell LAT

見切った“ディクソンとの間合い”

コンテンダーのひとりだったロッシはイエロー中の124周目のピットアウトの際、ピットアウトしてスローレーンを走っていた琢磨と接触し、このかどでのペナルティでトップ戦線から離脱。優勝争いはディクソン、琢磨、レイホールに絞られてきていた。131周目のリスタート後、それまでは隠していたかのようにディクソンがスピードレベルをアップ。２番手レイホール、３番手琢磨に３秒以上のギャップを築く。だが、琢磨もその直後から速度域を平均時速220マイル前後にシフト。徐々にディクソンとの間合いを詰めていき、157周を終えるコントロールライン直前でインから捉えた。このときのオーバーテイクでのディクソンはあまり抵抗せず、琢磨を前に行かせたようにも見えていた。

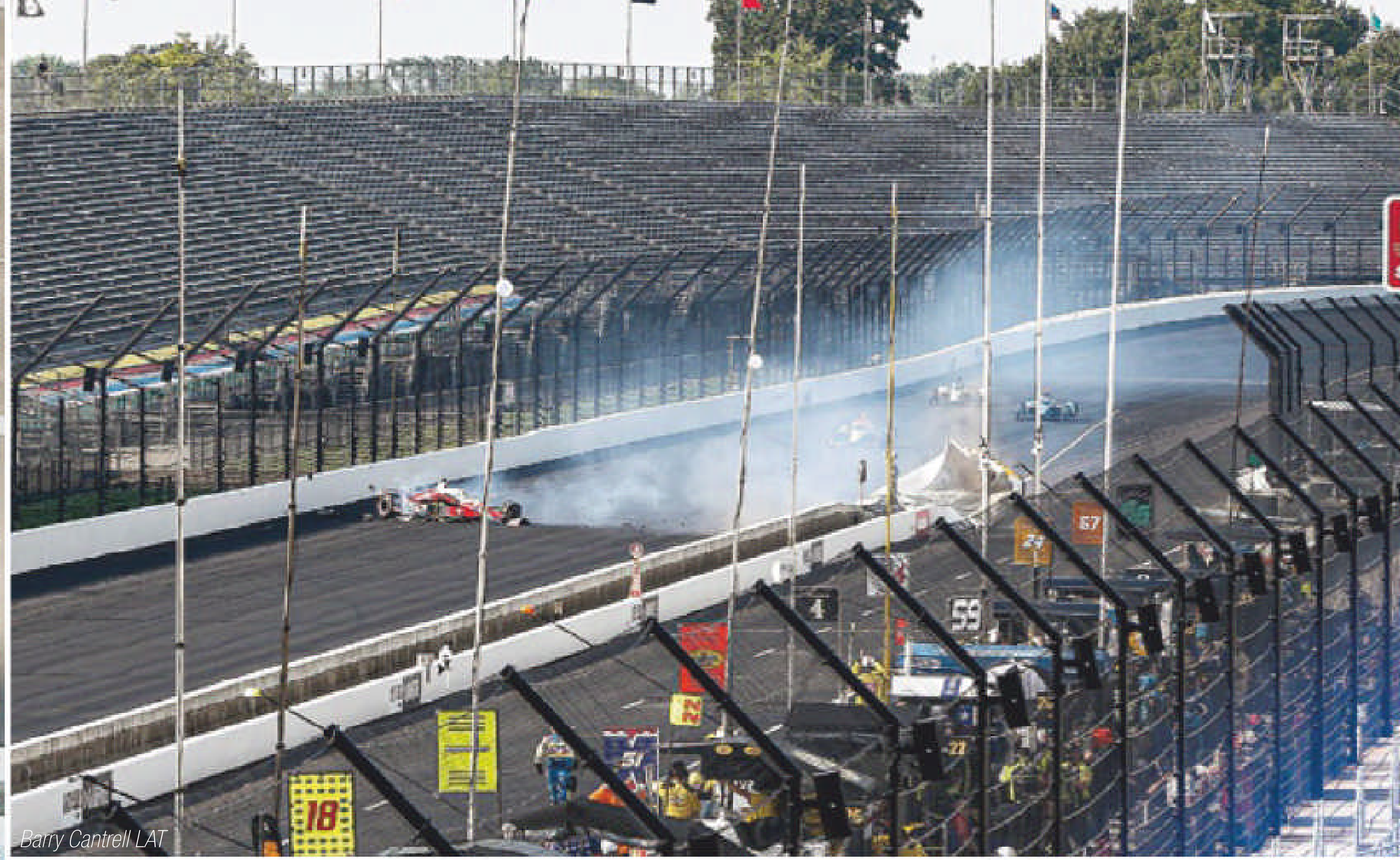
INDYCAR

'SPACE DUEL'

ラストバトルへのテイクオフ

157周目のリードチェンジ後、トップの琢磨、２番手ディクソンは燃費走行のためか、特段のアクションを見せず、そのまま最後のピットストップへ。琢磨は168周目、ディクソンは169周目にピットイン。コースに戻ると、ディクソンが事実上のトップに立っていた。しかし、171周目にファステストラップを記録するなど、引き続きスピードをキープしている琢磨は172周目を終える直前にメインストレートでディクソンをパス。（事実上の）トップを奪い返した。


H.Matsumoto


Barry Cantrell LAT

まさかのイエロー

185周目、先頭の２台がピットに向かい、琢磨がラップリーダーに。琢磨、ディクソンとも燃費走行を強いられるなかで、186周目あたりにはコンマ４秒差まで詰め寄られたが、そこから再びリードを広げていく。このときの琢磨は、「燃料は大丈夫なのか？」という疑問を持たれても不思議ではないほどスピードに乗っていた。ラスト５周。燃料が大丈夫なら琢磨の逃げ切りか……。そのような雰囲気がトラックを包み始めた刹那、まさかのクラッシュが発生。イエローとなった。

‘LANDING BACK’



栄光のブリックをまたいで

このクラッシュで赤旗→再スタートとなるかとも思われたが、結局そのままイエローチェッカーとなる裁定が下される。トップの３台が並走。そしてその中央の30号車と琢磨がブリックを先頭でまたいだ。

Phillip Abbott LAT

Takuma's 'Milky Way'

104th Indianapolis 500 Graphic

INDYCAR

"ミルククラウン"

すべてはこのミルクのため。琢磨が浴びて弾けたミルクは、まさに栄光の"ミルククラウン"だった。

Special Interview with
Two-time Indianapolis 500 CHAMPION
Takuma SATO

BRING.
男の約束。

2017年に悲願のインディ500制覇を果たしても
このチームで戦った2012年のファイナルラップで
獲り逃したことが琢磨には心残りだった
その思いがクルマと自らを完璧なものに作り上げた

Interview：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
まとめ：auto sport
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／LAT／INDYCAR



INDYCAR

2度目のインディ500制覇！
佐藤琢磨

——2度目のインディ500優勝、おめでとうございます。

琢磨：ありがとうございます。

——今回も決勝レース後はメディア対応などで大変でしたね。

琢磨：夜10時近くまで撮影をやってて、その時間までレーシングスーツを脱げなかったし、11時間くらいちゃんとした食事を摂れませんでしたね。

——どんな思いのひと晩でしたか？

琢磨：このチームに来てひとつやり残していたことはインディ500でした。とくに（共同オーナーのひとりの）マイク（ラニガン）が金銭的なサポートを30号車にしてくれていて、2018年に走ることができた。マイクは僕がAJフォイトにいるときもアンドレッティ・オートスポートにいるときも、「早く帰ってこい」と、会うたびに言ってくれていました。ボビー（レイホール）も同じ気持ち。その彼らビッグボスたちに12年の忘れ物を届けられたというのが一番うれしかった。そういう安堵感が一番強かったですかね。

——そのあたりが1勝目と2勝目の最も大きな違いですかね？

琢磨：はい。でも、レースだけで考えると、今回はまた違った達成感がありました。17年の優勝のときは、自分たちもアンドレッティのクルマにアドバ



2020 Indy 500 Lap Chart

46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	Grid	Driver	Pos.
12	12	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	7	7	7	7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	98	Marco Andretti	1
4	4	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	22	22	22	9	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	30	30	30	9	Scott Dixon	2
9	3	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	22	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	98	98	98	30	Takuma Sato	3
27	9	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	28	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	28	28	28	21	Rinus VeeKay	4
21	27	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	12	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	29	29	29	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	28	Ryan Hunter-Reay	5
67	21	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	67	81	81	81	81	30	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	21	21	21	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	James Hinchcliffe	6
28	67	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	67	9	67	67	67	67	29	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	55	Alex Palou	7
30	28	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	27	27	9	9	9	9	4	45	45	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	15	Graham Rahal	8
98	30	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	81	30	30	30	30	3	88	88	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	15	27	Alexander Rossi	9
18	98	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	81	98	27	27	27	27	98	55	55	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	8	88	Colton Herta	10
5	18	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	28	28	98	98	98	98	27	5	5	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	55	8	Marcus Ericsson	11
29	5	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	81	30	21	28	29	29	29	21	15	15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	15	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	88	45	Spencer Pigot	12
1	29	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	98	98	30	29	28	28	28	81	1	1	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	1	Josef Newgarden	13
88	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	81	18	5	5	21	21	21	21	67	18	18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10	Felix Rosenqvist	14
55	88	29	29	29	29	29	29	29	29	81	5	5	18	29	5	5	5	5	88	47	47	18	18	18	18	18	47	47	47	10	10	10	10	47	47	47	47	47	47	47	47	10	10	10	10	5	Pato O'Ward	15
15	55	1	1	1	1	1	1	1	1	29	29	29	29	1	1	1	1	1	45	10	10	47	47	47	47	47	18	18	10	47	47	47	47	10	10	10	10	10	10	10	10	47	47	47	47	20	Ed Carpenter	16
60	15	88	88	88	88	88	88	81	81	1	1	1	1	88	88	88	88	88	55	26	26	10	10	10	10	10	10	10	18	18	18	18	18	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	26	Zach Veach	17
14	60	55	55	55	55	55	55	88	88	88	88	88	88	18	45	45	45	45	15	60	60	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	26	47	Conor Daly	18
47	14	15	15	15	15	81	81	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	47	14	14	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	14	18	18	Santino Ferrucci	19
45	47	60	60	60	81	15	15	15	15	15	15	15	15	45	15	10	10	10	10	7	7	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	26	14	60	Jack Harvey	20
3	45	14	14	14	60	60	60	60	60	60	60	60	45	15	10	15	15	15	26	22	22	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	22	22	41	41	41	41	22	22	22	22	22	22	22	7	Oliver Askew	21
26	7	47	47	81	14	14	14	14	14	14	45	45	60	10	47	47	47	47	5	12	12	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	12	12	41	22	22	22	22	12	12	12	12	12	12	12	12	Will Power	22
81	81	45	81	47	47	47	45	45	45	45	14	47	47	60	60	60	60	60	1	4	4	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	22	7	7	12	12	12	12	7	7	7	7	7	7	7	14	Tony Kanaan	23
24	22	81	45	45	45	45	47	47	47	47	47	14	14	14	18	26	26	26	60	66	66	4	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	4	12	7	7	7	7	41	41	41	41	41	41	66	41	Dalton Kellett	24
66	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	10	24	26	18	18	18	18	3	3	66	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	66	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	51	51	22	Simon Pagenaud	25
41	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	10	26	47	14	14	14	14	14	41	41	3	3	3	3	3	3	3	3	41	41	41	41	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	4	41	66	Fernando Alonso	26
59	66	66	66	66	66	66	66	66	66	10	10	24	24	26	66	24	24	24	24	24	24	41	41	41	41	41	41	41	41	3	3	3	24	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	66	3	51	James Davison	27
10	41	41	41	41	41	41	10	10	10	66	66	66	66	66	24	66	66	66	66	81	81	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	81	3	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	3	4	3	Helio Castroneves	28
7	59	10	10	10	10	10	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	59	59	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	24	81	81	59	59	59	59	67	67	67	67	67	24	24	4	Charlie Kimball	29
22	10	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	67	67	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	81	67	67	67	59	59	59	59	81	67	59	59	Max Chilton	30
20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	81	81	81	81	81	81	81	59	59	67	24	Sage Karam	31
																						20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	51	51	81	81	67	JR Hildebrand	32
																																										20	20	20	20	81	Ben Hanley	33

ビッグボスたちに忘れ物を届けることができた

ンテージがあるということが分かっていた。そのなかでどうレースを勝つかということについては、僕も12年に先頭を走っているので、前に行くやり方は知っている。でも、勝ち方は知らない。最後までどうなるか分からないという、本当にドキドキのレースをした。今回はスタートからずっと最後の30周のことだけを考えて走っていました。タイヤがどう変わっていくかなどバランスやレースの組み立てですね。組み立てたからといっても、イエローのタイミングなどでラップダウンになったりするおそれもありますが、チームクルーがピットストップでは毎回順位を落とさず、5番手以内でコースに戻してくれる完璧な作業をしてくれて、プランどおりにドライブできる環境になった。それがとても大きいですね。僕も最初の4スティントでは、フロントタイヤを使いすぎたり、リヤタイヤを使いすぎたりといったことがいっぱいあったんです。それを微調整しながら、終盤に気温が下がってくるのも考慮に入れて、クルマを作っていきました。

――最後、一騎討ちかそれに準じる形になることを想定して。

琢磨：はい。最後は一騎討ちか前2台。そのなかでベストなクルマをずっと考えて作っていき、それをそのまま実践できた。（スコット）ディクソンに追いつき、圧倒的なスピードで抜いて、逆の立場になったら抜かれないためにはどうしたらいいか。エンジンマップのミクスチャーも含めてですが、そういうこともすべて思い描いたどおりにできた。最後のイエローはファンの方々同様、僕らも全開でゴールしたかったですけどね。あと、多くの人が、僕に最後燃料が残っていたのか疑問に思っていたみたいですね。ディクソンでさえ厳しかったのにって。残っているんですよ、これが（笑）。

――疑問に思われていましたね（笑）。

琢磨：もちろん、使い切るつもりで攻めていましたが、ガス欠になるようなやり方ではありません。最終スティントでは僕は1周目からリーンミクスチャーで走っていました。最後のピットストップでディクソンに前に出られた後、自分が再度抜いたときはパワーベストでしたが、それ以外はほとんどリーンミクスチャー。ディクソンが近づいてきたときだけパワーベストでしのぐという戦いをやってきていた。だから、ちゃんとフューエルマイレッジは計算どおりに進んでいました。いまはこうやって落ち着いて話していますが、無線では「パワーベストくれ！　パワーベストくれ！」って大騒ぎでしたけどね（笑）。でも、「もうちょっと待て、もうちょっと待て」と言われ、ところどころで（パワーベストを）使いながらでした。おそらく最初のインディ500ではそういうことはできなかったでしょうね。それは経験がないとできない。どういうふうに勝つかも知らないとできないし、誰と戦っているのかにもよります。今回はディクソンがスタートから本当に速かった。それを攻略するクルマを150周かけて作っていった。その点では作戦勝ちだと思います。

――最後のピットストップでは、何か

Best time　Pit stop　Caution

99	98	97	96	95	94	93	92	91	90	89	88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	75	74	73	72	71	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	88	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	55	1	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	30	30	30	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	1	88	30	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	98	98	98	98	98	98	98	98	98	27	27	27	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	9	55	5	30	30	30	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	28	18	18	18	18	18	18	18	18	98	98	4	30	30	30	30	30	27	27	27	27	12	12	7	27	29	18	28	28	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	29	28	28	28	28	28	28	28	28	18	18	98	27	27	27	27	27	30	12	12	12	27	27	22	30	1	5	18	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
18	18	18	18	18	15	18	18	18	18	18	18	88	5	5	5	5	5	5	5	5	28	28	18	12	12	12	12	12	12	30	30	4	4	4	10	29	88	29	5	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
15	15	15	15	15	18	15	15	15	15	15	15	15	29	29	29	29	29	29	29	29	5	5	28	4	4	4	4	4	4	4	4	30	30	30	3	5	55	1	29	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	55	88	88	88	88	88	88	88	88	29	29	5	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	12	66	60	88	1	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	47	1	1	1	1	1	1	1	1	88	88	29	18	18	18	18	28	28	28	28	28	28	28	27	41	21	55	88	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	45	15	15	15	15	15	15	15	15	1	1	88	28	28	28	28	18	18	18	18	18	18	18	4	7	15	15	55	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	26	55	55	55	55	55	55	55	55	15	15	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	30	10	18	60	15	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55
55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	5	60	60	60	60	60	60	60	60	55	55	15	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	98	22	26	28	60	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
45	45	45	45	45	45	45	45	47	47	47	47	1	14	14	14	14	14	14	14	14	60	60	60	88	88	88	88	1	1	1	1	1	1	1	28	60	66	26	14	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
66	66	66	66	66	66	66	66	45	45	45	45	18	47	47	47	47	47	47	47	47	14	14	55	1	1	1	1	88	88	88	88	88	88	88	18	12	41	47	47	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
26	26	26	26	29	29	26	26	66	66	66	66	60	45	45	45	45	45	45	45	45	67	67	14	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	5	3	10	24	98	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
29	29	29	29	26	26	29	29	26	26	26	26	14	26	26	26	26	26	26	26	26	47	47	67	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	29	4	7	66	26	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	12
10	10	10	10	10	10	10	10	29	29	29	29	66	66	66	66	66	66	66	66	7	45	45	47	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	10	15	98	22	41	45	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	45
12	12	12	12	12	12	12	12	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	66	26	26	45	14	14	14	14	14	14	14	14	14	67	67	60	28	12	59	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	4
22	22	22	22	22	22	22	22	12	12	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	10	66	4	26	67	67	67	67	67	67	67	67	67	14	55	67	18	3	10	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	26
3	3	3	3	3	3	3	3	22	22	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	22	10	66	22	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	14	14	15	4	7	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	24
4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	12	22	10	12	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	47	47	67	98	22	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	66
59	59	59	59	59	59	59	59	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	3	12	22	3	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	45	45	14	28	12	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	41
67	67	67	67	67	67	67	67	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	12	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	26	26	47	67	3	7	7	7	7	7	7	12	12	12	12	12	12	12	59
21	21	21	21	21	21	21	21	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	67	4	3	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	81	66	66	45	14	4	12	12	12	12	12	12	7	7	7	7	7	7	7	10
24	24	24	24	81	81	81	81	67	67	67	67	67	67	67	67	67	41	41	41	59	59	59	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	10	81	41	26	47	14	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	67
81	81	81	81	24	24	24	24	21	21	21	21	21	21	21	21	21	67	67	67	41	41	41	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	81	81	45	98	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	7
20	20	20	20	20	20	20	20	81	81	81	81	81	81	81	81	81	21	21	21	21	21	81	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	41	59	59	59	67	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	22
								24	24	24	24	24	24	24	24	24	81	81	81	81	81	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	81	45	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	3
								20	20	20	20	20	20	20	20	20	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81
																	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

BRING.

Special Interview with Two-time Indianapolis 500 CHAMPION Takuma SATO

変更はしたんですか？

琢磨：していないです。

──タイヤの内圧も？

琢磨：変えていません。僕の狙いは、最後の2スティントはクルマを触らないこと。そこまでは、たとえばフロントウイングを1ターン調整すると、エアロバランスが0・4％変わる。小さな値だけどすごく大きくて、それによってタイヤのコアの温度が変わってきます。アンチロールバーやウエイトジャッカーを使ってある程度は調整できますが、トラフィックに入った状態では極度にどちらかが摩耗してしまう。それを、だいたい1ターン単位で落として落として、戻して落として、最後にハーフターンとやっていく。それを5回のスティントに分けてやっていき、パーフェクトにできた。だから、ラストスティントに向けて「何か変えるか？」と聞かれたときに、「ネガティブ」と答えました。何も変えなくていいと。クルマが自分の手となり足となった。イメージで言うと、自分の神経がサスペンションに通じたり、タイヤに通じたりしている感じ。そういう状態は、何回かしか来ない。タイヤもギブアップする寸前で分かる。そういうときは、ちょっと戻すだけでスピードをほとんど落とさずにタイヤを保たせることができたりします。それができるような状況まで持っていったので、最後は抜かれる気がしませんでした。事実、トラフィックが現れたときに、彼らのスリップストリームを使って、リーンミクスチャーでも平均220マイルを記録しているんですよね。

──ありましたね。

琢磨：あのときはすべてがうまく働いていました。そういう状態に持ってい

H.Matsumoto



152	151	150	149	148	147	146	145	144	143	142	141	140	139	138	137	136	135	134	133	132	131	130	129	128	127	126
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	10	10	10	10	10	10
30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	15	15	15	10	10	10	10	10	10	9	9	9	9	9	9
15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	30	30	30	15	15	15	15	15	15	15	5	5	5	5	5
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	30	30	30	30	30	30	5	30	30	27	27	27
18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	1	1	1	1	1	1	30	15	15	30	30	30
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	18	5	5	5	5	5	1	1	1	15	15	15
88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	5	18	18	18	18	18	18	18	18	1	1	1
12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	88	88	88	88	12	12	88	88	88	18	18	18
14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	12	12	12	12	88	88	14	14	14	88	88	88
60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	14	14	14	14	14	14	98	98	98	14	14	14
28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	60	60	60	98	98	98	12	12	12	98	98	98
29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	98	28	28	98	60	60	60	60	60	60	12	12	12
98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	29	98	98	28	28	28	28	28	28	28	60	60	60
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	29	29	29	29	29	29	22	22	22	28	28	28
4	4	4	4	4	4	26	26	26	26	26	26	26	26	26	3	3	26	26	26	26	29	29	29	22	22	22
67	67	67	67	67	26	4	4	4	4	4	4	4	4	4	26	26	3	3	3	3	26	26	26	29	29	29
45	45	45	45	45	67	67	67	67	27	27	27	27	27	27	4	4	27	27	27	27	4	4	4	26	26	26
26	26	26	26	26	45	45	45	45	67	67	67	67	67	67	27	27	4	4	4	4	67	67	67	4	4	4
59	59	59	59	59	10	59	59	59	45	45	45	45	45	45	67	67	67	67	67	67	3	59	45	3	3	3
10	10	10	10	10	59	10	10	10	59	59	59	59	59	10	45	45	45	45	22	22	45	3	59	45	45	45
21	21	21	21	21	21	81	66	66	10	10	10	10	10	59	59	59	59	59	45	45	27	27	27	67	67	67
66	66	66	66	66	66	21	81	81	66	66	66	66	66	66	66	66	24	21	59	59	59	45	3	59	59	59
81	81	81	81	81	81	66	21	21	81	81	81	81	81	81	81	81	21	24	21	21	21	21	21	21	21	21
24	24	24	24	24	24	24	24	24	21	21	22	22	22	22	22	22	66	66	24	24	24	24	24	24	24	24
22	22	22	22	22	22	22	22	22	24	24	21	21	21	21	21	24	81	22	66	66	66	66	66	81	81	81
20	20	20	20	20	20	20	20	20	22	22	24	24	24	24	24	21	22	81	81	81	81	81	81	66	66	66
									20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

125	124	123	122	121	120	119	118	117	116	115	114	113	112	111	110	109	108	107	106	105	104	103	102	101	100
10	10	27	27	9	27	27	27	9	9	9	27	27	27	27	27	27	27	27	9	27	27	27	27	9	9
9	27	9	9	27	9	9	9	27	27	27	9	9	9	9	9	9	9	9	27	9	9	9	9	27	30
5	9	30	30	30	30	30	30	30	30	30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	27
27	30	5	5	5	5	5	5	5	5	5	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	5
30	15	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	1
15	98	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	98	98	98	98	98	98	98
1	88	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	15	1	1	1	1	1	18
18	28	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	15	15	15	15	15
88	26	88	88	55	55	55	55	55	55	55	55	55	88	88	88	88	88	88	88	28	28	28	28	28	88
14	29	28	28	88	88	88	88	88	88	88	88	88	55	55	55	28	28	28	28	88	88	88	88	14	28
98	45	14	14	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	55	55	14	14	14	14	14	14	88	60
12	5	60	60	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	55	55	60	60	60	60	60	14
60	1	12	12	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	55	55	55	55	55	55
28	18	26	26	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	26	26
22	14	29	29	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	12	66
29	12	66	66	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	66	29
26	60	22	22	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	29	45
4	22	10	10	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	45	22
3	4	45	45	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	45	45	45	45	22	10
45	3	4	3	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	10	10	10	10	10	12
67	67	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
59	59	67	67	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
21	21	59	59	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	59
24	24	21	21	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	67
81	81	24	24	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
66	66	81	81	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
20	20	20	20	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81
				20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20

くことができたのも、1週間前からエディ(ジョーンズ)とずっと細かくやってきたことが実ったから。当日の朝もアンチロールバーの前後の組み合わせでメカニカルバランスがどう変わるのかの表を作ってもらったんです。組み合わせによって、メカニカルバランスを保ったままロール剛性だけを変化させることができる。どのタイヤにどれだけの垂直荷重を乗せるか、これを頭に入れ、微調整することでパーフェクトなスティントにできるようになった。風向きや路面温度によっても変わってくるので、これが完全に合っているというわけではありませんが、これを知らないとできない。そういうひとつひとつの積み重ねが今回の勝利につながった。チームが素晴らしいクルマを用意してくれて、エディが僕の意見を取り入れながら、何度もディスカッションして作り上げたクルマが最高の形でパフォーマンスしてくれたことがうれしいですね。

——インディカーに来てから、最も自分が考えたとおりに戦えて、それが勝ちにつながったパターンですか?

琢磨:そうかもしれませんね。予選20番手から優勝した2年前のポートランドでも、ウイングを寝かせて燃費を稼ぐことで2ストップにするというのができたときの達成感はかなりありましたが、それを6回も7回もピットに入るインディ500でやれましたからね。夕方は1コーナーが影になるなど全然変わるし、オーバルはそういう環境の影響を受けやすい。スーパースピードウェイでは、ブレーキングで向きを変えるといったことはできない。つまり、マシンを妥協なく作り上げていくことが必要。その仕上がり具合は、自分のキャリアのなかでもベストのひとつかもしれませんね。

——予選もポールポジションが無理だと分かった時点で少しでも上を狙い、3番手になった。あのあたりから、全部がうまくまとまってきている感じが

H.Matsumoto

決勝レース後、共同チームオーナーのひとり、ボビー・レイホールから祝福を受ける琢磨。ふたりの間には12年の思いが去来したに違いない。下はエンジニアのエディ・ジョーンズ。(as)

H.Matsumoto

今年6月の本誌記事向けに、同じく共同オーナーのひとりであるマイク・ラニガンから『「オレのインディ500優勝はどこへやった?」とうるさく言われているんですよ(笑)』と琢磨は話してくれていた。(as)

H.Matsumoto



Driver	200	199	198	197	196	195	194	193	192	191	190	189	188	187	186	185	184	183	182	181	180	179	178	177	176	175	174	173	172	171	170	169	168	167	166	165	164	163	162	161	160	159	158	157	156	155	154	153
Takuma Sato	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	29	18	9	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	9	9	9	9
Scott Dixon	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	30	30	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	45	29	15	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	30	30	30	30
Graham Rahal	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	9	9	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	45	26	9	18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	15
Santino Ferrucci	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	15	15	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	59	15	88	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	1	1
Josef Newgarden	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	18	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	1	30	18	88	29	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
Pato O'Ward (R)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	26	1	1	18	18	18	18	18	18	18	18	18	1	15	1	10	4	60	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	5	5
James Hinchcliffe	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	5	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18	18	15	9	45	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	88	88
Colton Herta	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	29	29	29	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	18	30	26	12	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	14	14	12
Jack Harvey	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	88	88	88	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	5	1	10	30	60	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	29	12	14
Ryan Hunter-Reay	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	60	60	60	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	29	15	59	4	3	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	28	60
Helio Castroneves	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	28	28	28	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	88	5	28	28	14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	12	29	28
Felix Rosenqvist	10	10	10	10	10	10	10	10	10	98	98	98	98	98	98	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	60	88	60	67	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	3	60	29
Marco Andretti	98	98	98	98	98	98	98	98	98	10	10	10	10	10	10	98	98	59	28	28	28	28	28	28	98	98	98	98	98	3	60	3	45	28	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98	98
Will Power	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	10	10	98	98	98	98	98	98	98	28	28	28	28	28	98	3	1	26	4	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	3	3
Zach Veach	26	26	26	26	26	26	45	45	45	45	45	67	67	67	67	12	67	10	10	10	10	10	10	10	10	10	14	14	14	28	98	30	10	67	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
JR Hildebrand	67	67	67	67	67	67	26	26	26	26	26	45	45	45	45	67	12	67	21	67	67	14	14	14	14	14	10	10	67	14	4	5	59	45	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67	67
Max Chilton	59	59	59	59	59	59	67	67	67	67	67	26	26	26	26	45	45	12	67	21	21	67	67	67	67	67	67	67	10	67	14	67	1	26	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45
Charlie Kimball	4	4	4	4	4	4	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	45	12	12	12	21	21	21	12	12	21	12	12	10	28	12	5	10	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
Tony Kanaan		14	14	14	14	14	4	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14	12	12	12	21	21	12	21	21	12	67	98	14	59	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	59	59
Rinus VeeKay (R)		21	21	21	21	21	14	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	45	21	12	14	98	98	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	10	10
Fernando Alonso		66	66	66	66	66	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	4	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
Simon Pagenaud			22	22	22	22	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	81	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66
Ben Hanley			81	81	81	81	22	22	22	22	81	81	81	81	81	81	81	81	66	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81	81
Sage Karam			24	24	24	24	81	81	81	81	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
Spencer Pigot							24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
Ed Carpenter														20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Alexander Rossi																																																
Alex Palou (R)																																																
Conor Daly																																																
Oliver Askew (R)																																																
Dalton Kellett (R)																																																
Marcus Ericsson																																																
James Davison																																																

最後はクルマも自分も完璧な状態。抜かれる気がしなかった

ありました。

琢磨：そうですね。自分たちの弱点をいかに克服して、いかに強みを伸ばすかということが本当にできたような気がします。純粋なスピードだけだったらアンドレッティ勢やディクソンに敵わなかった。でも、レースという状況下でのスピードは、序盤を除けば、間違いなく僕らが一番速かった。一番大事な最後に最高の仕上げができたというのは本当にうれしい。エディはいまだに「あの走りは信じられない」って言うから、「いや、あなたのクルマだよ」って（笑）。

――これを機に、新たなモチベーションで今季の残りのレースを戦えるのではないでしょうか。

琢磨：今季はちょっとフラストレーションが溜まるレースが続いていたので、後半戦一気に伸ばしていきたいですね。

本誌では、インディ500決勝レース5日後のゲートウェイの金曜夕方に再び琢磨選手にインタビュー。決勝レース終盤に向けた、琢磨選手のクルマ作りの具体的な考え方と落とし込み方について、次号（9月18日発売号）で詳しくお伝えします。お楽しみに！

第104回インディ500のチャンピオンリングを早速見せてくれた琢磨。これで、リングを２個保有するドライバーとなった（関連記事18-19ページ）。(as)

INDYCAR



【特別寄稿】アメリカ人ベテランジャーナリストが解説

「インディ500 2勝目」の価値。

日本にいてはなかなか捉えにくい「アメリカにおけるインディ500 2勝目」が持つ価値
インディカーシリーズ取材歴20年以上のベテランアメリカ人ジャーナリストは
伝説のドライバーを例に「琢磨のステータス」が飛躍的に上がったと断言する

今年のインディアナポリス500では、インディ500での2勝目を狙うディクソンが200周のレースで111周をリード。レースの大半で最強だった。ただし、もうひとり、2勝目を狙っているドライバーがいた。佐藤琢磨だ。日本のエースは終盤の4分の1でディクソンより優位にあった。そして、最も意味のあるタイミングでトップを走っていた。

琢磨はこの4年間でインディ2勝、3位入賞1回を記録したことになる。琢磨は静かにインディ500スペシャリストへと成長してきたのだ。2012年には優勝目前まで行った。ダリオ・フランキッティとトップを争い、最終周にクラッシュしたときのことも含め、佐藤はアメリカのレース界において英雄としての地位を確立している。

インディ500は1世紀以上に渡って高いステータスと重要性を保ってきているレースである。1970年代に入ってしばらく経ってからでも、インディ500での勝利は金銭の面でも認知度の面でも、1年間をかけて争われるチャンピオンシップを獲得するよりもはるかに意味のあるものだった。

そのことをマリオ・アンドレッティ以上に理解している人はいないだろう。65年のUSACシリーズへの挑戦初年度にしてチャンピオンとなった彼は、人気テレビ番組のトークショーに出演した際、〝インディアナポリス500ルーキー・オブ・ザ・イヤー〟と紹介されたのだ。彼はその年のインディ500で3位だった。マリオは65、66、69年に同シリーズで王者となったが、この時代の彼の圧倒的な強さは、69年のインディ500で優勝するまで、真

ジョン・オレオヴィクツ ● インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上に渡り、取材を続けている。NASCARやドラッグレースもカバー。

Text：ジョン・オレオヴィクツ（John Oreovicz）
Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）

に認められることはなかった。数々の記録を樹立してきたが、その勝利が29回出場したインディ500では唯一。AJフォイト、アル・アンサー、リック・メアーズが4勝しているのに対し、マリオは1勝。これが、彼のキャリアを不当に評価させている。

「インディ500はどのチャンピオンシップにも匹敵する価値を持つ、世界で唯一のレースだ」とマリオ。「勝つことによって人生を永遠に変えることができる唯一のレース。人々はみな、そういう考えている」。

インディ500複数回勝経験を持つこととなった琢磨は、アメリカで特別なクラブに入ることとなった。そのクラブは、ディクソンのような成功を収めたドライバーでさえ手に入れることができない名声を与える。1年に一度のレースが、それがどんなに歴史のあるものであっても、1年を通して争われるシリーズより大きな名声と価値を持つのは不合理だが、それが現実。勝つのが難しいレースなのだ。フェルナンド・アロンソは挑戦を重ねるごとにフラストレーションを高めている。マイケル・アンドレッティはチームオーナーとしてはインディ500で4回勝っているが、ドライバーとしてはスタート16回のうち9回で合計431周をリードしながら、一度もヴィクトリーレーンには進めなかった。メアーズは15回のスタートで429周をリードし、4勝しているのだ。

フォイト、アンドレッティ、メアーズのような伝説的なドライバーが受ける尊敬を、アメリカで現代のドライバーたちが手にすることはない。ディクソンはシリーズ通算50勝、5回の戴冠にもかかわらず、スポーツの世界では広く名を知られた存在までにはなっていない。インディ500での2勝目を挙げていたら、その間違いを正すのにおおいに役立つはずなのだが……。

マリオが言っていたように、インディ500での勝利は、そのドライバーの人生を変える。佐藤は17年に優勝し、それを知ることとなった。インディ500ウイナーは、このスポーツの大使を、生涯を通じて務めるという大きな責任も担う。多くのドライバーたちは、インディ500優勝の持つ意味を、2勝目を挙げるまで真に理解することはない。

「40歳になっても走り続けることができている。それは夢のようなこと」とレース直後の琢磨。「『12年が大きなチャンスだった』『彼のピークだった』と言われましたが、僕らは走り続けてきた。そして、2度目のチャンスを与えられた。そういうチャンスが訪れたら、つかまなくてはいけない。インディ500で優勝できるなんて、考えてもいませんでした。1回どころか、2回も優勝できた。信じられないですよ。まだ何も実感が湧いてきていません。しばらくしてから訪れるものだと思っています。17年と同じです。1回目は興奮しすぎましたけどね。いまはもちろん、これから自分がどんなことを感じるのか、分かっています」

琢磨はアメリカで〝特別なクラブ〟に入った

2度目のインディ500制覇！
佐藤琢磨



ディクソンとの燃費の読み合いを越えて

琢磨が2度目の制覇

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／ INDYCAR

H.Matsumoto

今年のインディ500では、予選のブースト圧がロードコースと同じ数値にアップ。その結果、ホンダエンジンがパワーで優位に。昨年はシボレーエンジンが予選でも決勝でもパワーアドバンテージを持っており、予選1~9番手のグリッドを決める「ファスト9」のうち6人を占めたが、今年のホンダはファスト9に8人、予選トップ12に11人と圧倒的だった。決勝日のインディアナポリスは快晴で、最高気温は32℃に達するとの予報。暑いコンディションもホンダエンジンに有利と見られていた。

キャリア初のインディ500ポールポジションを手にしたのはアンドレッティ・オートスポート（AA）のマルコ・アンドレッティ（祖父マリオの1987年の獲得以来で、アンドレッティ家としては4回目）。しかし、彼は決勝レースで競争力のあるスピードを発揮できなかった。オープニングラップのターン1でマルコからトップを奪ったのは、予選2番手のスコット・ディクソン（チップ・ガナッシ・レーシング）。悠々とトップを走る彼に序盤からチャレンジしていったのは、予選9番手のアレクサンダー・ロッシ（AA）だけという状況となっていた。

レースの折り返し点である100周目を前に、ふたりのトップ争いに佐藤琢磨（レイホール・レターマン・ラニガン・レーシング=RLL）が加わった。琢磨の予選は3番手。レース前半はトップ5で走るという作戦どおりに走り、ピットでセッティングを調整、マシンを仕上げてきていた。

124周目のピットストップで、パト・オワード（アロウ・マクラーレンSP）がファストレーン（コース寄り）、琢磨はスローレーン（ピット寄り）で並走しているところにピット作業を終えたロッシが飛び出してきて、琢磨の左タイヤあたりと接触。アンセーフ・リリース（危険なピットアウト）と判定され、ロッシはリードラップ最後尾まで下げられた。これで優勝争いはディクソンvs琢磨に。奇跡的な追い上げを図ろうと無理をしたロッシはクラッシュで自滅した。

157周目、琢磨がディクソンをパス。この日初めてトップに躍り出る。終盤でのトップ争いのためにも先頭を走っておく必要があるとの考えからだった。ディクソン側もこのときはあまりディフェンスせず、琢磨を前に行かせたように見えていた。

トップの琢磨は168周目に最後のピットストップに向かう。2番手を走りながら燃料をセーブしていたディクソンは、琢磨より1周遅くピットへ。クルーの作業も完璧で、琢磨の前へと出ることに成功。この時点では、違う作戦を採っていた別の2台が1、2番手を走っていたが、彼らはもう1度ピットストップが必要で、まもなくピットイン。トップ争いは再びディクソンと琢磨によるものとなった。

残り周回数を考慮すると燃費がギリギリという状況下、1周長く走らなくてはならない琢磨は不利と考えられていた。ディクソンもそう見ていた。しかし、琢磨は燃費の心配をしていなかった。その時点までの走行で得た燃費

The 104th Running of the Indianapolis 500 Race result

Indianapolis Motor Speedway (2.5 mile=4.023 km)

Pos	SP	No.	Driver	Team	C/E/T	Lap	Running / Reason Out
1	3	30	Takuma Sato	Rahal Letterman Lanigan Racing	D/H/T	200	Running
2	2	9	Scott Dixon	Chip Ganassi Racing	D/H/T	200	Running
3	8	15	Graham Rahal	Rahal Letterman Lanigan Racing	D/H/T	200	Running
4	19	18	Santino Ferrucci	Dale Coyne Racing with Vasser-Sullivan	D/H/T	200	Running
5	13	1	Josef Newgarden	Team Penske	D/C/T	200	Running
6	15	5	Pato O'Ward (R)	Arrow McLaren SP	D/C/T	200	Running
7	6	29	James Hinchcliffe	Andretti Autosport	D/H/T	200	Running
8	10	88	Colton Herta	Andretti Harding Steinbrenner Autosport	D/H/T	200	Running
9	20	60	Jack Harvey	Meyer Shank Racing	D/H/T	200	Running
10	5	28	Ryan Hunter-Reay	Andretti Autosport	D/H/T	200	Running
11	28	3	Helio Castroneves	Team Penske	D/C/T	200	Running
12	14	10	Felix Rosenqvist	Chip Ganassi Racing	D/H/T	200	Running
13	1	98	Marco Andretti	Andretti Herta Autosport w/ Marco Andretti & Curb-Agajanian	D/H/T	200	Running
14	22	12	Will Power	Team Penske	D/C/T	200	Running
15	17	26	Zach Veach	Andretti Autosport	D/H/T	200	Running
16	32	67	JR Hildebrand	Dreyer & Reinbold Racing	D/C/T	200	Running
17	30	59	Max Chilton	Carlin	D/C/T	200	Running
18	29	4	Charlie Kimball	A.J. Foyt Enterprises	D/C/T	200	Running
19	23	14	Tony Kanaan	A.J. Foyt Enterprises	D/C/T	199	Running
20	4	21	Rinus VeeKay (R)	Ed Carpenter Racing	D/C/T	199	Running
21	26	66	Fernando Alonso	Arrow McLaren SP	D/C/T	199	Running
22	25	22	Simon Pagenaud	Team Penske	D/C/T	198	Running
23	33	81	Ben Hanley	DragonSpeed	D/C/T	198	Running
24	31	24	Sage Karam	Dreyer & Reinbold Racing	D/C/T	198	Running
25	12	45	Spencer Pigot	Rahal Letterman Lanigan Racing with Citrone/Buhl Autosport	D/H/T	194	Contact
26	16	20	Ed Carpenter	Ed Carpenter Racing	D/C/T	187	Running
27	9	27	Alexander Rossi	Andretti Autosport	D/H/T	143	Contact
28	7	55	Alex Palou (R)	Dale Coyne Racing with Team Goh	D/H/T	121	Contact
29	18	47	Conor Daly	Ed Carpenter Racing	D/C/T	91	Contact
30	21	7	Oliver Askew (R)	Arrow McLaren SP	D/C/T	91	Contact
31	24	41	Dalton Kellett (R)	A.J. Foyt Enterprises	D/C/T	82	Contact
32	11	8	Marcus Ericsson	Chip Ganassi Racing	D/H/T	24	Contact
33	27	51	James Davison	Dale Coyne Racing with Ware Racing, BYRD and Belardi Auto Racing	D/H/T	4	Mechanical

Chassis: Dallara | Engine: C=Chevrolet, H=Honda | Tire: Firestone
Time of Race: 03:10:05.0880 | Ave. Speed: 157.824 mph | Fastest Lap: 223.164 mph (40.3290 seconds) on Lap 66 by 29 - James Hinchcliffe
R - Indianapolis 500 Rookie

Caution Flags

No	Duration	Total	Reason for Caution
1	6 to 11	6	Debris on Back Stretch
2	25 to 30	6	Contact: Car 8 in Turn 2
3	84 to 91	8	Contact: Car 41 in Turn 3
4	92 to 99	8	Contact: Car 7 and 47 in Turn 4
5	122 to 130	9	Contact: Car 55 in Turn 1
6	144 to 153	10	Contact: Car 27 in Turn 2
7	196 to 200	5	Contact: Car 45 in Turn 4



データから、ゴールまで持たせるだけではなく、最後のバトルをフルパワーの燃料ミクスチャーで走れるだけの量を残せる自信を持っていたのだ。

１７２周目、メインストレートで琢磨はディクソンを攻略。すぐさまギャップを広げにかかり、そこからは後方の間隔を確認しながらトップをキープする。残り６周のバックストレッチ、琢磨は周回遅れのトニー・カナーン（AJフォイト・エンタープライゼス）をパス。ディクソンとその背後にいたチームメイトのグレアム・レイホールはカナーンをメインストレートまで抜くことができず、琢磨のリードは約１・１秒に拡大した。その直後、ターン４でスペンサー・ピゴット（RLL）が大クラッシュ。インディカーは残り周回数の少なさ、コース修復に時間がかかることなどから、イエローのままゴールとすることを決定。琢磨のインディ５００での２勝目が決まった。ディクソンは２位。RLLは０４年のバディ・ライス以来となるインディ５００での２勝目。グレアムが３位に入り、RLLの１・３フィニッシュとなった。


INDYCAR

18年はウィル・パワー、19年はシモン・パジェノーがインディ500を獲っているペンスキー勢だが、予選から決勝レースの最後まで存在感は薄いままだった。(as)


INDYCAR

「インディ500 ルーキー・オブ・ザ・イヤー」の有力候補のひとり、アレックス・パロウは９番手走行中の122周目にクラッシュ。リタイアで初のインディ500を終えた。(as)


H.Matsumoto

最後のイエローが出た後もクルマが止まってしまうことがないだろうか、心配だったという琢磨。レースを終えた直後のコクピットは達成感にあふれていた。(as)

ミシュランとともに、行く。

苦闘の富士2連戦で見つけたクラス1＋α規定の最適解

Text：太田進之介（Shinnosuke Ohta）
Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



第3戦鈴鹿、土曜の公式練習。走り始めから確実な手応えを持って逆バンクに飛び込んできたロニー・クインタレッリのドライビングに応え、23号車モチュール オーテック GT-Rはレスポンス良く向きを変えていく。「これは速そうだ……」。そんな予感は土曜午後、そして日曜決勝まで持続され、松田次生／クインタレッリ組は予選フロントロウから3度もセーフティカーが出動する複雑な決勝にも動じず、完璧な今季初優勝を飾った。

今季からGT500クラスが採用するクラス1＋α規定では、床下での空力自由開発領域が消滅。また、サスペンションを構成するアーム類やプッシュロッド、ロッカーアーム、アンチロールバーやアップライトに至るまで、全車が同一形状の共通品を使用する。

これによりジオメトリーの自由度は大きく削減され、インボード側取り付け点でのアンチダイブ系の調整が可能な程度だ。ということは、この23号車の大幅な飛躍には、規定の勘どころを理解する『ブレイクスルー』があったと見るのが妥当だろう。23号車を担当する中島健チーフエンジニアは、その内実を次のように明かしてくれた。

「当然、みんな勝つつもりで来るけど、本当にこんなに何もかもがハマって良いレースができるとは、正直思っていなかった。開幕から第2戦で（セットアップの方向性を）結構変えて、変えたことで『これ良いな』『これダメだな』が見つかった。ここは鈴鹿なのでS字だったり130Rだったりに向けて良い部分を残しつつ、ハイスピードのところ、切り返しのところを良くできる



N.Mitsuhashi

レースウイークに入った金曜日、次生はブログでお世話になった知人が急逝したことを記していた。「最後まで見守ってくれて、ありがとう」。パルクフェルメ、次生は天を見上げ、亡き知人に優勝を報告した。

モノを仕込んでいこうと」

そのため、この週末は走り出しからほとんどセット変更を経ておらず、中島エンジニアとしても「たぶん……自分史上初ぐらい、セットアップをいじってないです」と言うほど、何も調整することなく予選に挑んだという。

「持ち込みを一生懸命考えた甲斐があったな、って。つまりは僕のおかげってことで（笑）。富士でセクター3を改善するには、ボトムスピードを稼いでストレートでなんとか頑張りたいとなる。でもそうすると、ハイスピードのAコーナーや100Rのバランスとは相反する。なのでこの高荷重サーキットの鈴鹿に向けては良いところを伸ばしたイメージ。案外、富士のデータは鈴鹿に転用が効きました」

セオリーで考えれば、ハイスピードでのロール剛性を保ってステアリング操作に対する反応を得ながら、なるべく車高変動を抑えて空力側で旋回速度を助ける方向、となるだろうか。

「これが今季の規則のキモだと思うんですが、周囲のみなさんも『メカニカルバランス重視』みたいに言われてるじゃないですか。ちょっと個人的には『そこにこだわり過ぎてたな』って。

去年のDTMとの交流戦ですごく苦しんで『もうとにかくメカニカル重視』みたいなことに頭がすり替わり過ぎてた。『いやちょっと待て、俺たちが使ってるタイヤはミシュランだぞ』と。タイヤにもっと合わせてクルマの素性をさらによく見直さないとなって」

コースサイドの観察中も、全メーカーがFRとなり共通のフロアや空力、そしてサスペンションを使用するだけに、速いマシンの挙動が似通ってきているような印象も受けた。

「結局タイヤをどう活かすか。DTM交流戦のクルマも、あのワンメイクの硬いタイヤをどう発熱させようってところから来てるセットアップ。たぶん、現状のGT500ではブリヂストンさんもダンロップさんも、みんな（サイドウォールの）タテバネや剛性はいろいろ違うと思うので、そこにビシッと合わせると、結果クルマのトータルの動きが一緒になる。クルマの持っているパフォーマンスを活かすためにはロール過ぎてもピッチし過ぎてもダメだけど、そこはタイヤ込みの動きが重要。そこが今回はうまく合わせ込めたのかな」

例年なら3月の開幕戦岡山を迎えるまでに合同テストでデータを集め、季節が進むのに合わせてタイヤ開発や車体との相関、マッチングも得られたところだが、今季はパンデミックの影響を受け絶対的なテスト数が不足するうえに、真夏の開幕、そして短い間隔のレースウイークでその〝スイートスポット〟を探り当てなくてはならない。

「我々はタイヤもマルチメイク戦略ですので、その部分はわずかにディスアドバンテージな方向。キチッとデータを採って、マクロに見て統計的な見地から細部に到達するのは、たぶんライバルの方が早いでしょう。そこに対して我々は経験を活かしていかに近づけるか」（ニッサン松村基宏総監督）

誰にとっても難しい条件の2020年シーズン。『クラス1＋α規定最適解』を探る旅は、ラウンドを経るごとにどんどん深みを増していきそうだ。



T.Ogasawara

Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
石原 康（Yasushi Ishihara）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



S.Kusakai



追突して、されて、失った表彰台

予選は14番手だったARTA NSX。しかし、決勝のペースは良く、ピットの早さもあって４番手にまで浮上。ところが、36周目のヘアピンに向けたブレーキングで福住がDENSO GRスープラに追突してしまう。これによりARTA NSXは冷却水が漏れてリタイア。コースの外へ押し出されたDENSO GRスープラも表彰台を逃してしまった。

S.Kusakai

「ニスモらしく」がここから始まる

昨シーズンを未勝利で終え、今季の第１戦は11位、第２戦は９位。しかも第２戦ではエンジンにトラブルをかかえ、チェッカー直後にマシンを止めた。修復のため、進化のない２基目のエンジンを早々に投入。ニスモらしくない、苦しい流れのなかでつかんだ勝利に、モチュールGT-Rが逆襲の狼煙をあげる。



「ストップ・ザ・スープラ」改め、「ストップ・ザ・トムス」へ

auとキーパーは、それぞれ60kg、58kg相当のハンデを背負って戦った。燃リスもワンランク絞られているため「6～7位に入れば御の字」のところ、auはピットのタイミングとピットワークの早さが奏功して値千金の表彰台。トムスの２台でランキング１-２位を死守している。関口は「重くなってからの速さは、LC500よりもスープラのほうが上かも」と語り、決勝中の安定感は２台ともピカイチだ。トムスの強さの要因は、マシントラブルが少ないことにつきる。これまでの３戦で致命的なトラブルがいっさいないのは、同チームの強みである。また、ドライバーもミスがなく、唯一の不安材料でもあったルーキーのサッシャも、じつに堅実な走りをしている。

N.Mitsuhashi



敵は"不可抗力"にアリ

ここまでの２戦で思うような結果が得られていなかった３台に不運が襲いかかった。優勝も狙える手応えを感じていたZENT GRスープラはギヤが２速に入らないトラブルが発生。リアライズコーポレーションGT-Rはボンネットが吹き飛んだ（原因不明）。また、カルソニックGT-Rは序盤でエンジントラブル、残り２周でギヤトラブルに見舞われる。悪夢としか言いようがない。

M.Hirata





N.Mitsuhashi

真夏の鈴鹿は何かが起きる!? サバイバル戦に見たそれぞれの悲喜

S.Tamura



GT100戦目で3位 "持っている"関口

関口にとってGT100戦目となった第３戦鈴鹿。au GRスープラはもっとも重いハンデを背負い、３戦連続で表彰台に登壇。速いだけじゃない、"持っている"男だ。



T.Ogasawara

N.Mitsuhashi

▲ウラカンがリヤタイヤをバーストさせる光景を目にするのは少なくない。そして今回も……。ミッドシップの車両はリヤタイヤへの攻撃性が強くなるが、そのなかでもウラカンのそれは強い傾向にあるようだ。

Y.Yoshimi



▼集団で向かったシケインの進入、アウトから行こうとしたK-tunes RC Fの阪口が車両の左側面をスポンジバリアにヒット。リヤウイングのステーが折れてしまった。昨季ランキング2位の実力は、いまだ見せられず。

トラブル、アクシデント続出。過酷、極まる

中高速コーナーが連なる鈴鹿、しかも真夏の開催はタイヤに過酷を強いる。そして抜きにくいコースレイアウトは、ときに強引なしかけも必要となり激しいバトルを生む。GT300もまた、トラブル、アクシデント、ハプニングが続出した。なかでも今回はGT500も含めて、3台のボンネットが吹き飛ぶ、開く、という珍事が発生。それにより勝負権を失うことはあったが、大きな事故につながらなかったのは不幸中の幸いだ。

K.Masuda



◀上位を狙えるポジションで争っていたヒトツヤマR8とたかのこの湯RC Fが、27周目のS字で接触。R8は弾き出されてグラベルにストップ。RC Fにはドライブスルーペナルティが科された。

T.Ogasawara



▲オープニングラップの逆バンク出口、30号車のプリウスPHVをドライブする永井がクラッシュ。永井にとっては地元サーキット、さらに僚友の31号車とともに復調の兆しを見せていただけに、痛い結末となってしまった。

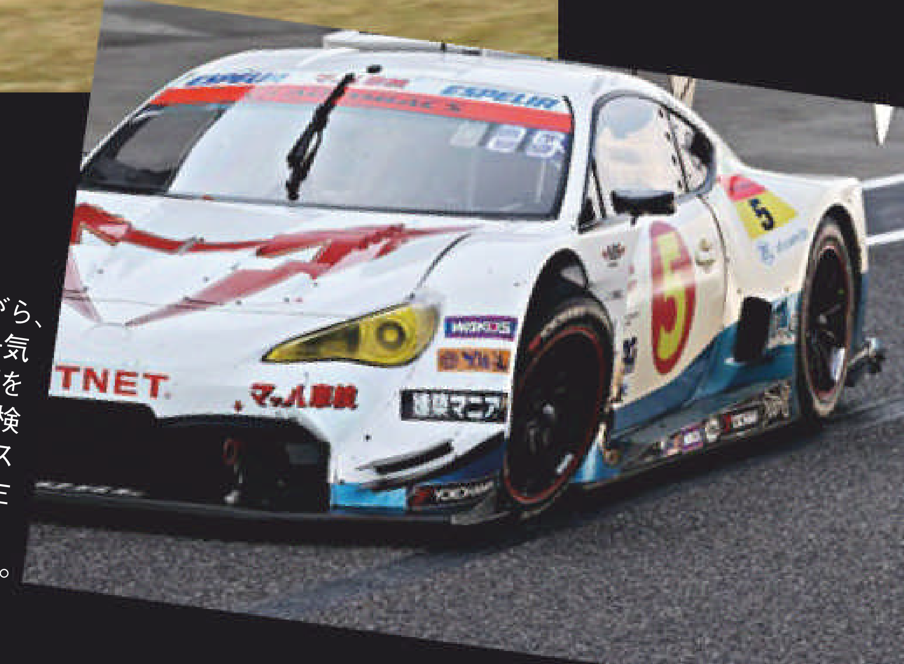
▼土曜日の公式練習、開始からわずか7分、突然ホッピー ポルシェのボンネットがめくれ上がった。しっかりとロックはされており、原因不明。その直前、GT500車両に抜かれており、風圧の変化が起因かもしれない。

Y.Ishihara



Y.Ishihara





▶予選は18番手ながら、タイヤ無交換作戦で一気に浮上、一時はトップを走っていたマッハ車検MC86。その後はペースダウンを喫し、最後は左フロントのサスペンショントラブルでガレージへ。

N.Mitsuhashi



◀47周目のデグナー、2番手走行のリアライズGT-RにARTA NSX GT3が追突。ARTAはボンネットが外れ、ラジエターも破損。リアライズはファイナルラップのヘアピンでも接触がありコースアウト。9位入賞に留まった。

Y.Ishihara

T.Moriyama



多発〝し過ぎた〟想定外 ゲイナーGT-Rが荒れたレースを制す

平中&ゲイナー11号車、鈴鹿で涙の初優勝

「優勝できるとは思っていなかった」と、平中と安田は口をそろえた。予選は7番手。悪くはないが、高温下でのダンロップ、GT-Rと鈴鹿という相性を考えると、正直苦しい状況だったろう。しかし、チームは素早いピットで後半担当の平中を送り出し、それに応える平中の力走で勝利をつかんだ。平中にとってもゲイナーのエースナンバーである11号車にとっても、これが鈴鹿での初優勝。フィニッシュ後、平中の目は涙で濡れていた。



M.Kamio

Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）
益田和久（Kazuhisa Masuda）／石原 康（Yasushi Ishihara）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

GT500唯一のダンロップユーザーという不利をはねのけ、圧巻タイムでポール獲得

起因を嗅ぎ分ける、伊沢のセンシング能力

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）



ダンロップは、かつては「鈴鹿のS字は片輪走行したほうがグリップが出る」と言われたほど高い荷重に強かった。今はそこまでではないものの、その特性は持続している。今回は富士の高速区間であるセクター2のデータをもとにマシンをセットして持ち込まれた。

ダンロップはGT500では1台のみという圧倒的に不利な状態で戦っている。最大勢力のブリヂストンの9台に比べ、データ量は単純計算で1／9だ。そのうえ今季はマシンが新車になっただけでなく、MRからFRへと大きく変化。さらにドライバーはふたりとも初めてのダンロップで、そもそもそのうちのひとりは新人だ。

“初めて尽くし”のこの状況では、タイヤ戦争が世界一厳しいスーパーGTで結果を出すのに1年以上かかることも考えられる。ところがわずか3戦目にして、圧倒的な速さで予選を制した。

ダンロップと言えば、17年の第6戦鈴鹿1000kmで優勝したときを思い出す。当時のタイヤと関連性はあるのだろうか。開発責任者である安田恵直氏は言う。

「多少はありますが、金型も構造も配合も変わっています。昨年から開発を進めてきたものが今年の開幕戦にようやく投入できて、さらに2戦を経て配合のバランスが取れた。また、我々は高荷重サーキットが得意なので、それらが噛み合った結果です」

7月に行なわれた鈴鹿でのテストでは2番手タイムをマークし、手応えをつかんでいたという。決勝は残念ながらピックアップが発生してしまい、本来の実力は出し切れなかったが、スタート前は「ドライであるならば」ロングにも自信があった。

これだけの躍進の原動力となったのが、ベテラン伊沢拓也の存在だ。彼と一緒に仕事をした人間は、みなその開発能力を絶賛する。

「ウチに来る前から評判は聞いていましたが、初めての走行であるセパンテストですぐその能力の高さを感じました。さまざまなタイヤの特性に合わせて、その良さを引き出そうとしてくれるので、今後の方向性を決めやすく、結果にも出やすいですね」

伊沢のセンシング能力は細かく、マシンの各症状ごとに「これはクルマ」「これはタイヤ」と、どこに起因するのかを嗅ぎ分けることができる。その才能が機能したことも考えられる。

ここからはこちらの推測だが、過去、ライバルと差をつけられた原因を、「ダンロップだから」で片づけられてしまったこともあったに違いない。ひと口にマシン開発と言っても、エンジン、車体、空力、タイヤなど各分野に分かれている。ライバルに後れを取っている場合、何がどれだけ足りないのかを切り分けて考えることは難しい。じつはクルマの案件でも、「タイヤが原因」とされてしまうこともあったのではないか。それがはっきりすれば、開発もしやすくなるはずだ。

車体側も、性能アップしたタイヤに合わせたセットで持ち込まれた。今季からトラックエンジニアに就任した加藤祐樹氏によれば、「低荷重域をケアしつつ、高荷重域は伸ばす」方向だ。唐突なグリップ変化をなくしてデグラデーションを防止し、レーキは意外だが富士よりつけていない。ダンロップは高荷重は得意だが、低荷重が苦手。富士ではセクター3区間が弱く、その対策としてハイレーキにしていたのだ。だが鈴鹿ではリヤグリップがなくなることから、控えめにしたという。

今後、ダンロップが上位に食い込むためには、低荷重域でのパフォーマンスアップが必要だ。その代表でもあるもてぎは次戦の舞台。そこではニュースペックを投入する予定だそうだ。その結果次第で、今後のタイヤ戦争はますます激化していくことになる。



初PPを獲得した伊沢を出迎える加藤エンジニア。決勝前、「今日の結果よりも、近い将来、安定して速く走れるようにしたい」と語っていた。今後に向けたステップを確実に踏むことに重きを置いていた。

大串信の私見聞録

絶滅寸前のJAF-GTで挑むaprがFRプリウスPHVで初ポール!

「未完成度」にこそあるレーシングカーの魅力

Text : 大串 信 (Makoto Ogushi)　Photo : 森山俊一 (Toshikazu Moriyama) ／益田和久 (Kazuhisa Masuda)

K.Masuda



鈴鹿サーキットで開催されたスーパーGT第３戦の公式予選でGT300クラスのポールポジションを獲得したのは、aprのプリウスPHVを駆る嵯峨宏紀／中山友貴組だった。ポールポジション記者会見で中山が「昨年から新型車両を投入して新たなチャレンジを始めたのですが、去年はシーズンをとおして難しい戦いを強いられてしまいました。それでもオフのあいだに開発のスタッフががんばってくれて、スピードが戻ってきました」と語ったのを聞いて、ぼくはなんだかワクワクした。こういう話が大好物だからだ。

語弊を恐れずに言えば、レーシングカーの魅力の半分は「未完成度」にあると思っている。最先端技術を詰め込んだF1グランプリカーが突進する様子はたしかに魅力的だけれど、車両規則のなか限界ギリギリの速さを追求するあまり、どこか踏み外して思いどおりに走らないクルマも、傍観者にとっては魅力にあふれるレーシングカーである。

近年のGT300クラスはFIA-GT3車両が多数派になって、もともとは主役だったはずのJAF-GT車両は言ってはナニだけれど絶滅寸前の立場にある。言うまでもなくFIA-GT3は購入したらそのままレースに出られる代わり、勝手に改造を加えたら違反になるという「市販レーシングカー」であり、JAF-GT車両はベース車両に独自の改造を加えて作り上げる「自作レーシングカー」である。当然ながらJAF-GT車両の完成度は高いとは言えない。でもレーシングカーが創意工夫のカタマリに見えたからこそ興味を持ち、その世界に引き込まれて現在に至るぼくにとっては、JAF-GT車両はなくしてはならない故郷のような存在なのだ。



T.Moriyama

というわけでさっそく、鈴鹿のパドックでaprの金曽裕人代表を訪ねた。「レーシングカーなんか外国に作ってもらえばいいじゃん、買ってくればいいじゃんという人も多くなりましたよ。でもそれをやってしまうと、ぼくらが大先輩から教わってきたノウハウが活きなくなって、歴史をぼくらが途切れさせることになってしまう。それはやってはいかんと思うんですよ」と、のっけから金曽代表はうれしいことを言ってくれる。

だが、もともとMR-SやプリウスなどミッドシップのJAF-GT車両を作り続けてきたaprにとって、昨年改定された新しいJAF-GT車両規則は厳しい内容だった。「エンジンはベース車両のエンジンルーム内に存在しなければならない」という制限が加わったため、これまでのようにボディはプリウスだが中身はミッドシップレイアウトのレーシングカーが作れなくなってしまったからだ。

「ミッドシップのクルマを作ることには絶対の自信をもってこれまで長くやってきて、歴史もあれば引き出しもたくさん持っています。だけど、去年規則が変わってFR車両を作らなければならなくなった。FR車両に対してはぼくら、全然経験がなくて、作ってみたらとんでもないものになってしまったんですよ」と金曽代表は笑う。

「これをなんとかしなくちゃいけないのかと思ったときの気持ち？　正直、ガッカリもしましたけど、半分は楽しみでもあったんですよね。あきらめなければ負けではない。ミッドシップであれだけ自信が持てたんだから、今度はFRで誰よりもすごいやつになろうと思ったんですよ」

これが、他人が作った市販レーシングカーだったら買い換えれば済むのかもしれない。でも自分で作ったクルマだ。自分でなんとかしなくてはいけない。それは大変な作業ではあるけれど、楽しい作業でもあるのだと金曽代表は言っている。たしかにそれこそレーシングカー作りの醍醐味ではあるまいか。

「ここまで、このクルマに関してはいろんなことをやりましたよ。たとえば空力のバランスをどうとるか、クルマの重量配分をどうするか。それぞれを最適にすればいいかというとそうではなくて、うまく折り合いをつけないとお互いケンカする。どうすればいいかは走らせてみないと分からないから、もう試行錯誤の連続ですよ。だけどそこにおもしろさがある。ひょっとしたらすでにどうすればいいか理想値みたいなモノを知っている人がいるかもしれないけど、ぼくらは知らなかった。でもそれを、いま知りつつあるんです。こうすればこんなすごいことが起きるんだ、と。ここまでくるのにずいぶん時間がかかったけど、楽しいですよ。ドライバーも喜んでいるんじゃないかな。大変だろうけど、引き出しは増えるはずだもの」

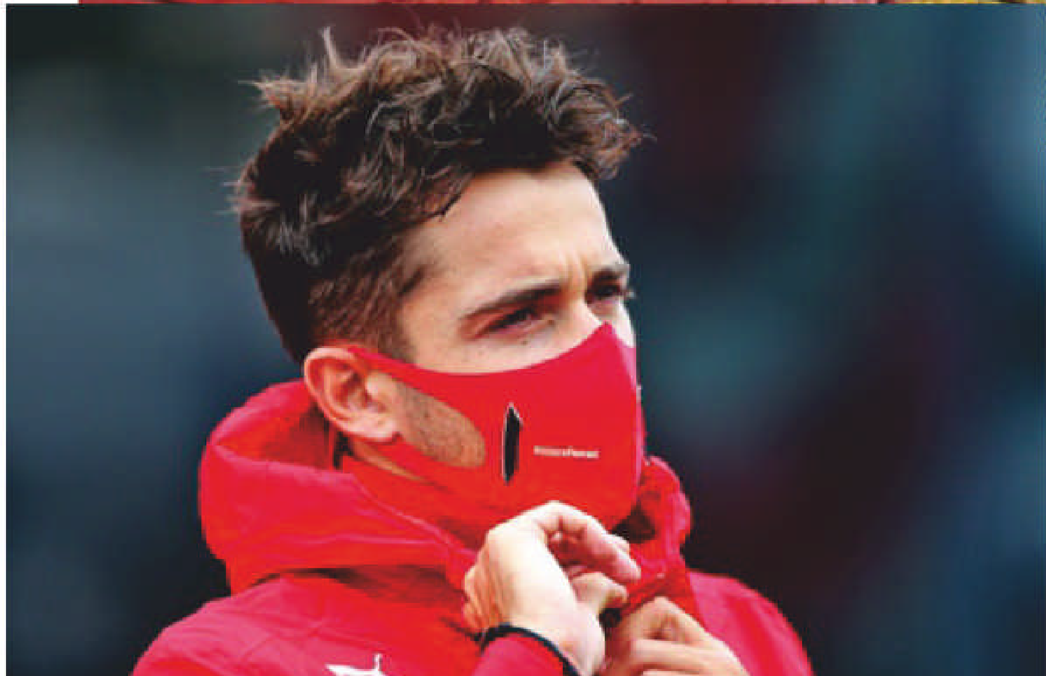
ポールポジションからスタートした嵯峨／中山組のプリウスPHVは、決勝レースでは惜しくも７位完走にとどまった。この結果にはさまざまな見方があるだろうけれども、おそらく金曽代表やふたりのドライバーを含むaprのスタッフたちは、心のどこかで「まだまだやることがあって……レースを楽しめそうだなあ」と思っているのではないか。もしそうであるならば、ぼくもまだまだこの先レースを楽しめそうだなあと思ったりする鈴鹿の夕暮れなのである。

不調の真因は「騎手不在」

致命的なパワー不足と統率性のなさ ライバルチーム代表からも指摘される跳ね馬の窮状

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：XPB





最高速の伸びを狙った新空力パーツをスパに持ち込んだにも関わらず、ルノーやホンダ製のパワーユニットを搭載したライバルたちに、ストレートで軽々とオーバーテイクされる場面が目立ったフェラーリ。元世界王者のベッテルや、いまやエース格として活躍するルクレールでも、ストレートではディフェンスのしようがない。ルクレールは２戦連続でノーポイントに終わったことで、レッドブルのアレクサンダー・アルボンに逆転され、5位に後退した。

非力なパワーユニット、空力効率の悪い車体。フェラーリがマシンパッケージに大きな欠点を抱えていることは明らかである。しかし、低迷の理由はそれだけだろうか。

ベルギーGP初日のフリー走行に、フェラーリはモンツァ仕様と見まがうような極端に薄いリヤウィングを投入した。パワー不足を補う意図だろうが、中速コーナーの連続するセクター2でまともに走れるのか。案の定、初日はシャルル・ルクレールが15番手、セバスチャン・ベッテルも17番手に沈んだ。翌日の予選で軌道修正を試みたものの、13・14番手が精いっぱいで、そろってQ2を敗退した。

レースでは、それ以上に悲惨な展開が待っていた。ルクレールはソフトタイヤでスタートする賭けに出て、見ごとに8番手にジャンプアップ。しかし、ストレートで次々に中団勢に抜かれていき、当初のグリッド位置である14番手まで後退していった。その後はニューマチックのエア漏れによる緊急ピットインでさらに順位を落としたが、「なぜピットに入ったんだ」というルクレールの当然の疑問に、エンジニアはなぜか「レースが終わったあとで教えるから」と理由を説明せず、ルクレールの苛立ちを募らせた。

結局ベッテル13位、ルクレール14位でチェッカー。その結果に対するマッティア・ビノット代表のコメントは、「大いに失望し、怒りに満ちている」と、どこか他人事めいたものだった。「フェラーリ内の何人かのメンバーの決断に問題がある」というメルセデスのトト・ウォルフ代表のコメントを待つまでもなく、首脳陣のリーダーシップ不足が、マシンの戦闘力を含めてフェラーリを機能不全に陥らせていることは間違いない。

Rd.7 ベルギーGP リザルト

●8月30日(日)決勝　●7.004km×44周=308.052km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	44	1(1)
2	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	44	2(2)
3	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	44	3(3)
4	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	44	4(4)
5	31	E.オコン	ルノー／ルノー	44	6(6)
6	23	A.アルボン	レッドブル／ホンダ	44	5(5)
7	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	44	10(10)
8	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	44	12(12)
9	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	44	9(9)
10	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	44	8(8)
11	26	D.クビアト	アルファタウリ／ホンダ	44	11(11)
12	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	44	16(16)
13	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	44	14(14)
14	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	44	13(13)
15	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	44	17(17)
16	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	44	19(19)
17	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	44	20(20)
	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	9	15(15)
	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	9	18(18)
	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	DNS	7(7)

醸成された勝者のメンタル

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：Red Bull／XPB

レッドブル・ジュニアドライバーの角田裕毅が、著しい成長を見せている。

F3からF2にステップアップした今年は開幕戦のフリー走行でいきなりトップタイム。第2戦で早くもポールポジションを獲得と、ルーキーらしからぬ速さを最初から発揮してきた。しかし、シーズン序盤はその速さがなかなか結果につながらないレースが続いていた。原因の多くは、本人の経験不足とミスからくるものだった。

たとえば、第2戦で惜しくも優勝を逃すことになったきっかけは無線トラブルだった。しかし、そのトラブルに角田自身がしばらく気づかず、致命傷となるピットインのタイミング遅れにつながった。それまではレース中にあまり無線交信してこなかったため、聞こえないことをとくに気にしなかったという。

その後も予選ではアタックミスが目立ち、レースも接触事故を繰り返してノーポイントに終わるなど苦しい展開が続いた。そんな状況が好転したのはシルバーストンでの第5戦からだった。予選は10番手といまひとつだったが、ライバルたちがタイヤを保たせられずに自滅していくなか6位。翌日のレース2でも抜群のタイヤマネジメントで、F2初優勝を遂げた。

続くスペインは、2レース続けて4位入賞。そして直近の第7戦ベルギーで自身2度目のポールポジションから、念願のレース1優勝を果たした。ここまでのわずか2カ月足らずの軌跡を見るだけでも、フリー走行トップタイム、ポールポジション獲得、レース2優勝、そしてレース1優勝と、着実に結果を出してきたことが分かる。

Red Bull



パネルを撥ね飛ばすなど、マゼピンによるやや“暴力的な横やり”にも動じず、レース終了後にチームスタッフと喜びを分かち合った角田。その表情からは、日本時代からメンタル的な成長を遂げつつあることもうかがえた。

そんな角田の一番の強みは、「修正力」の高さであろう。F2参戦初年度の20歳のドライバーが、ミスを犯すのは避けられないことだ。しかし、角田はここまで滅多に同じミスを繰り返していない。おそらく自分の頭の中で、なぜミスを犯したのか、どうすれば改善できるのかを徹底的に反芻しているのではないか。

先週末のベルギーでは、モノに動じない強靭なメンタルも充分にアピールした。ピットインで首位を奪われたニキータ・マゼピンを猛追し、ケメルストレートのフルブレーキングで何度も仕掛ける。しかしそのたびにマゼピンはスペースを空けず、角田をコース外へ押し出した。チェッカー後のパルクフェルメでは、マゼピンの跳ね飛ばしたポールがあわやぶつかりそうになったが、「もし僕が逆の立場だったとしても、あんなことはしません」と、大人の態度に終始した。日本での下位フォーミュラ時代の角田を知る人の話では「じつはなかなかやんちゃな少年だった」そうだ。今回も腹の中は煮えくり返っていたのかもしれないが、それをかけらも表に出さない。セルフコントロールが、しっかりできている。

XPB



角田に対するレッドブルとホンダ両首脳陣の評価は高く、アブダビGP後に行なわれるテストで起用するドライバーの候補に挙げられるほど。これまでのF2での成績を含め、F1への歩みは順調と言える。

ベルギーではホンダの山本雅史マネージングディレクター、そしてレッドブルのヘルムート・マルコ博士が並んで、表彰台の角田を見上げていた。「マルコさんが本当にうれしそうで、向こうから『表彰式に行こう』と誘ってきたんです」

選手権3位に上がった角田は、このまま成長を続けていけば1年目でのF2タイトル獲得も決して夢物語ではない。そしてレッドブル、アルファタウリともにドライバーの人事権は実質的にマルコ博士が握っている。シャルル・ルクレール、ジョージ・ラッセルに続くF2ルーキーチャンピオンの肩書きは、彼を説得するに充分であろう。

2020 FIA GRAN TURISMO CHAMPIONSHIPS

GTA

FIA公認競技が育む
新たなモータースポーツ界と若手の力

加速する現実と仮想の融合

2020年、"eレーシング"がモータースポーツ界に広く浸透した
リアルとバーチャルの交流がこれまでになく盛んになったことで
今後このスポーツ全体、そして競技者の姿が変わっていきそうだ

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／GTA／Polyphony Digital／TOYOTA

FIAグランツーリスモ選手権の各国上位選手を集めて開催されるワールドツアーは、今年もオーストラリアやイギリス、ドイツ、オーストリアなどを転戦する予定だった。しかし、2月第3週にオーストラリア・シドニーで開幕戦が行なわれた後は、新型コロナウイルスの流行により、全日程が延期となっている。

ワールドツアーは『グランツーリスモSPORT』で戦うeレーサーから人間的魅力を引き出し、国を越えて触れ合うために開催されており、選手やファンが一堂に会することに意味がある。だが、コロナ禍が収束しなければ



Polyphony Digital

Polyphony Digital



安易に国際的ライブイベントを開くわけにはいかないため、ワールドツアー再開の可能性は慎重に検討されている。

一方、皮肉にもコロナ禍のなかだからこそ発揮されたグランツーリスモの真価もあった。今季F1などは開幕を延期していたあいだ、シミュレータを使ってバーチャルシリーズを実施。日本でもグランツーリスモSPORTを用いて『SGT×GTSスペシャルレース』、『スーパーフォーミュラ・ヴァーチャルシリーズ』、『TGReモータースポーツフェス』など、国内トップ選手がオンラインで戦うイベントが催された。

バーチャルレースに興味がなかった人も、バーチャルレースを観戦し〝もうひとつのモータースポーツ〟の魅力を感じたのではないか。実際、リアルのトップ選手たちが仮想空間で繰り広げたバトルはリアルに匹敵するほどの熱戦となり、リアルで速い選手はバーチャルでも速いことが証明された。コロナ禍にあったからこそ、仮想と現実の垣根は一層低くなったようだ。

バーチャルから見たリアル

こうした交流のなか、バーチャル側の人間とリアル側の人間は、お互いをどう評価しているのか。まず、グランツーリスモ選手権ワールドツアーで活躍中のバーチャルレーサーに、リアルレーサーをどう見ているか聞いた。

2月にシドニーで開催されたワールドツアー2020開幕戦のネイションズカップで日本の選手として初めて優勝を果たした宮園拓真は言う。

「大湯都史樹選手は、今年の〝全国都道府県対抗eスポーツ選手権〟のオンライン予選で、全体で3番目のタイムを記録しました。これまでさまざまな（リアルレースの）選手とレースをしましたが、練習時間が自分と比べてかなり少ないのに、自分に近いタイムを出せることに驚きました。限られた時間で結果を残さなければならないリアルドライバーの力量を感じました」

また、ワールドツアーで近ごろ頭角を現しつつある菅原達也はこう語る。

現実で速いやつは仮想でも速い

「笹原右京選手がとくに印象に残っています。当初、笹原選手はプレイステーションの標準コントローラーでグランツーリスモを戦っていて、トップから2秒程度遅かったんですが、昨年12月の〝ポルシェEスポーツレーシングジャパン・スペシャルステージ2019〟では、ポルシェ・タイカンの乗り味に苦戦する選手が多いなか、ステアリングコントローラーを使った笹原選手がトップから0・5秒落ちぐらいで走っていて、適応力の高さに驚きました。リアルのプロは引き出しをたくさん持っているので、環境を整えて慣れさえすればシミュレータでも速く走れるのだなと思います」

菅原はこの夏、マツダ・ロードスターでリアルレースにデビューした。その感想を問うと「燃費とタイムとのバランスの取り方がグランツーリスモと同じでした。グランツーリスモはドライバーがレースエンジニアを兼ねているので、レース中も常に戦略を考えながら走ります。それに慣れていたので、リアルでも走りながらどこで燃料を使い、どこで絞ると効率がいいのか考える余裕はありました」と答えた。

『SGT×GTSスペシャルレース第1戦』を制したリアルレーサーの佐々木大樹は、レース後「いつもはエンジニアが戦略を考えてくれるんですが、グランツーリスモSPORTは走りな

Polyphony Digital





Polyphony Digital

Polyphony Digital



2月15、16日にシドニーで開催されたワールドツアー開幕戦のネイションズカップで、宮園がワールドツアー初優勝。このレースで2位となった地元出身のコディー・ラトコフスキとの差は約0.03秒という超接戦を演じた。


GTA


TOYOTA

左がグランツーリスモSPORT、右が現実世界のGRスープラ。テクノロジーの進歩にともない、グラフィックもパッと見ただけではどちらがリアルのものか判別できないレベルにまで進化している。

がら自分で考えなければならないのが大変でした」と語っている。リアルとバーチャルの微妙な関係を浮かび上がらせる興味深い指摘である。

山中智瑛は、日本のeレーサーのリーダー格であり、グランツーリスモ選手権でワールドチャンピオンとなり今季はレッドブルの抜擢を受けてジュニアチームの一員としてFIA F3選手権に参戦中のイゴール・フラガが意識するライバルのひとりとして名を挙げる名選手だが「リアルレーサーが本格的にeモータースポーツに参戦したらバーチャルレーサーの脅威になることは間違いない」と言い切る。

「ぼくは〝全国対抗eスポーツ選手権〟のオンライン予選で大湯選手に負けてしまいました。彼はバーチャルでもトップクラス。リアルレーサーは速く走らせる術を早く導き出し、マシンを正確にコントロールする能力が非常に高い。リアルでは刻々と変わるトラックの状況やクルマの状態を限られた時間で把握し、制御しなければならないからだと感じました」

脇阪寿一が見るバーチャル

バーチャルレーサーによるリアルレーサーの評価は非常に高い。では、逆にリアルレーサーからバーチャルレーサーはどう見えているのだろうか。

今季スーパーGTのTGRチーム・サードの監督を務める脇阪寿一氏は現在、バーチャルレーサーとして活動しながらリアルとバーチャルの橋渡しをしようとしている。寿一氏はリアルレーサーとバーチャルレーサーの能力について次のように分析する。

レーサーになりたければグランツーリスモをやれ

「リアルレーサーは、クルマに起きたことをできるだけ短い時間で感じ取り対処しクルマを操ります。たとえば、リヤが出たら、それを感じ取ってカウンターを当てる。でも、バーチャルレーサーは〝あるところでどういう風に入ったらどれくらいリヤが出る〟ということが分かっているから、最初からカウンターを当てる、という走りなんです。なぜそういう走り方ができるのかと言うと、リアルでは、タイヤもパーツも全部毎周コンディションが変わる、つまりすべてのコーナーを初めて走ることになるのに対して、バーチャルではまったく同じコンディションが再現されるからなんです」

バーチャルでは、その道の達人がリアルのプロを上回る速さを見せるのは、こうした走り方の違いがあるからで、どちらが上でも下でもない、と寿一氏は話す。加えて、非常に興味深い指摘をする。自分はなかなかバーチャルレーサーのような走り方に切り替えることができないが、最近の若いリアルレーサーは、巧妙にリアルとバーチャルの走り方を切り替え、ふたつの世界を行き来して、どちらでも好成績を挙げられるのではないか、と言うのだ。

グランツーリスモ選手権がFIA公認となったのは、FIAがバーチャルレースを〝もうひとつのモータースポーツ〟として認めたからだ。バーチャルレースはもはや、リアルレースの代替品ではない。数あるモータースポーツのなかのひとつの種目であり、間に立ちはだかっていた垣根はどんどん低くなりつつある。コロナ禍のなか、その傾向は加速したと言えるのだろう。

寿一氏は言う。

「以前は、親御さんに子供をレーサーにするにはどうすればいいかと質問を受けたときには『レーシングカートをさせてください』と答えていたんです。ただし、カートはやり方次第では年間1000万円もかかりますが、野球やサッカーなら数万円から始められます。同じプロスポーツとして、僕はそこに昔から負い目を感じていたんです。でも、これだけリアリティがあるグランツーリスモができて、世界選手権も開催されているので、いまの僕は子供達からレーサーになる方法を聞かれたら『お母さんにプレイステーション買ってもらって、グランツーリスモをやりな』と言えるようになったんですよ」

いわゆるアフターコロナの時代、モータースポーツの形はさらに変わっていくことになるのだろう。


M.Hirata

Rally Japan 公式ホームページより



19th August, 2020

The FIA World Rally Championship's "Rally Japan 2020" is called off, focus now turns to 2021

Because of the COVID-19 impacts, Rally Japan 2020, which was scheduled to be held in Aichi and Gifu Prefectures in this coming November, has been called off unfortunately. Please accept our sincere apologies to the fans who have long waited for the event to come.

Due to the global pandemic of COVID-19, the Japanese government has adopted an entry restriction policy, as a border enforcement measure, for international visitors from many countries since March, and it is expected to continue for a while. Rally Japan was scheduled to be the final round of the FIA World Rally Championship, and most of the crews and officials are based in Europe. For hosting the event scheduled in this autumn, the Executive Committee had negotiations with many parties and authorities including the

「ラリージャパン」公式ホームページには、2020年開催断念のお知らせと21年への準備に集中していくというメッセージが英語版でもアップされている。(as)

ラリージャパン

2020年開催断念の諸事情とWRCの今季の行方

来日の目処が立たずやむなし カレンダー変更はヒュンダイ有利に

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：LAT／TOYOTA

8月19日、WRCラリージャパンの今季開催中止が発表された。8月に入っても新型コロナウイルスのパンデミックが収束せず、スタートまで3カ月となったタイミングで苦汁の決断を迫られた形だ。ラリージャパン2020実行委員会の高橋浩司会長は、中止決定の理由を次のように説明する。

「WRCに携わるドライバーやチームクルーなど、多くの外国人関係者の来日の目処が立たないことが、最大にして唯一の理由です。来年には東京オリンピックが控えており、政府はスポーツ選手や関係者に対して特別な措置を検討しているようです。しかし、ラリージャパンは少なくとも300人の外国人を迎えなくてはならず、そこまで大規模なイベントに対応する措置を11月までに整えることは困難だと判断しました」

8月19日は、名古屋の中心部で予定されていたセレモニアルスタートの3カ月前にあたり、高橋会長は以前からその日を最終決定のタイミングと考えていたという。

「決断をこれ以上引き伸ばしてしまうと、物流やWRCのカレンダー再構築への影響が大きくなりすぎますし、国内外のエントラントや我々運営サイドの経済的なロスも増大してしまいます。そのような理由から、中止の決断に至りました」

高橋会長によれば、開催地域の自治体に対する配慮もあったようだ。

「11月の段階で愛知、岐阜の両県で緊急事態宣言が出ている可能性もあったと思いますし、そうした地域での活動が制限されているなかで、我々の実行委員会にも入っていただいている各自治体様がラリージャパンだけはOKとはできないと思います。直接的な理由ではありませんが、そういったリスクもありました」

F1日本GPの開催中止が6月中旬に発表され、開催実行委員会も厳しい状況にあることを充分認識していた。しかし、状況が好転したときにきちんとラリージャパンを開催できるようにと、全力で準備を進めていたという。

「競技の部分に関しては、ロードブックや書類の制作など9割くらいはできていました。ラリーガイド1も発行していましたし、競技をやるという部分ではまったく問題ないレベルに至っていました。一方で、プロモーションや現地で何かをやるというアクティビティの準備がかなり遅れていたのはたしかです。11月にどれくらいお客さんを入れて、どれだけチケットを売り、どれだけ盛り上げるかというのをちょっと見通せなかったので、仮に開催できたとしても、その部分は感染状況を見ながら決めていかなければならなかったでしょう」

移動制限もあり、ゴールデンウイークから夏にかけてはまったく身動きがとれず、「見せる」「伝える」ための準備が予定よりも遅れていたことを高橋会長は素直に認める。と、同時にコロナ禍において、観客を入れる前提での感染防止策を粛々と検討していた。

「たとえばマスクの着用が必須だとしたら、ラリージャパン専用デザインの

TOYOTA



ラリージャパンの予行イベントとして昨年11月7〜10日に開催し、成功裏に終えた「セントラルラリー愛知・岐阜2019」。実行委員会としては、予行イベントは昨年で済んでおり、今年はそのようなイベントを行なうことは考えていないとのことだ。(as)



TOYOTA

マスクを作り、それをチケット代わりにするなど、いろいろな策を考えていました。ただ、サーキットのように指定席は作れないので、ソーシャルディスタンシングの確保というのがラリーでは最も難しい。面積あたりの人数を決めることはできますが、ラリーカーが走ってきたら、みなさん自然と前の方に集まってしまうと思います。そうした部分に関する対策の決定的なものはまだ打ち出せておらず、もし来年も収束していなかったとしたら、同じような問題に直面する可能性もあるため、来年に向けて議論を続けていく必要があります」

ヨーロッパではERC（ヨーロッパ・ラリー選手権）がすでに再開し、WRCも間もなくラリー・エストニアでリスタートする。

「ERCのイタリア戦は最終的に無観客となりましたが、観客を入れる前提で立派なプロトコルを作っていました。また、WRCエストニアでの観客コントロールもすごく参考になると思います。来年の我々のイベントは15カ月先ですが、それまでに社会がどう変容しているか、どこまで（新型コロナを）許容できる社会になっているか、あるいはワクチンや薬ができているかなどによって、対策は変わってくると思います。我々が一番見なければならないのは、東京オリンピックのやり方です。いろいろなイベントを参考にしながら、時間ができたことによっていい方向に行くようにしたいですね」

「もともとの」2020年WRCカレンダー

Round	Venue	Date	Remarks
1	Monte Carlo	23 - 26 Jan.	Winner: Neuville
2	Sweden	13 - 16 Feb.	Winner: Evans
3	Mexico	12 - 15 Mar.	Winner: Ogier
4	Argentina	23 - 26 Apr.	postponed
5	Portugal	21 - 24 May	cancelled
6	Sardegna	04 - 07 Jun.	postponed to Oct.
7	Kenya	16 - 19 Jul.	cancelled
8	Finland	06 - 09 Aug.	cancelled
9	New Zealand	03 - 06 Sep.	cancelled
10	Turkey	24 - 27 Sep.	-
11	Deutschland	15 - 18 Oct.	cancelled
12	GB	29 Oct. - 01 Nov.	cancelled
13	Japan	19 - 22 Nov.	cancelled

改定後の2020年WRCカレンダー

	Venue	Date	Remarks
1	Monte Carlo	23 - 26 Jan.	Winner: Neuville
2	Sweden	13 - 16 Feb.	Winner: Evans
3	Mexico	12 - 15 Mar.	Winner: Ogier
4	Estonia	04 - 06 Sep.	元Estonian Rally Championship event
5	Turkey	18 - 20 Sep.	
6	Sardegna	08 - 11 Oct.	
7	Belguim (Ypres)	19 - 22 Nov.	British Rally Championship event

日本時間2020年8月31日現在のwrc.com掲載のカレンダーに基づく

2020 WRC Standings (top10) as of Round 3 Mexico

Pos	Driver	MON	SWE	MEX	Total
1	S. Ogier	18 + 4	12 + 3	25	62
2	E. Evans	15 + 2	25	12	54
3	T. Neuville	25 + 5	8 + 4	0	42
4	K. Rovanpera	10	15 + 5	10	40
5	O. Tanak	0	18 + 2	18	38
6	T. Suninen	4 + 3	4	15	26
7	E. Lappi	12 + 1	10 + 1	-	24
8	T. Katsuta	6	2	-	8
9	S. Loeb	8	-	-	8
10	P. Tidemand	-	-	8	8

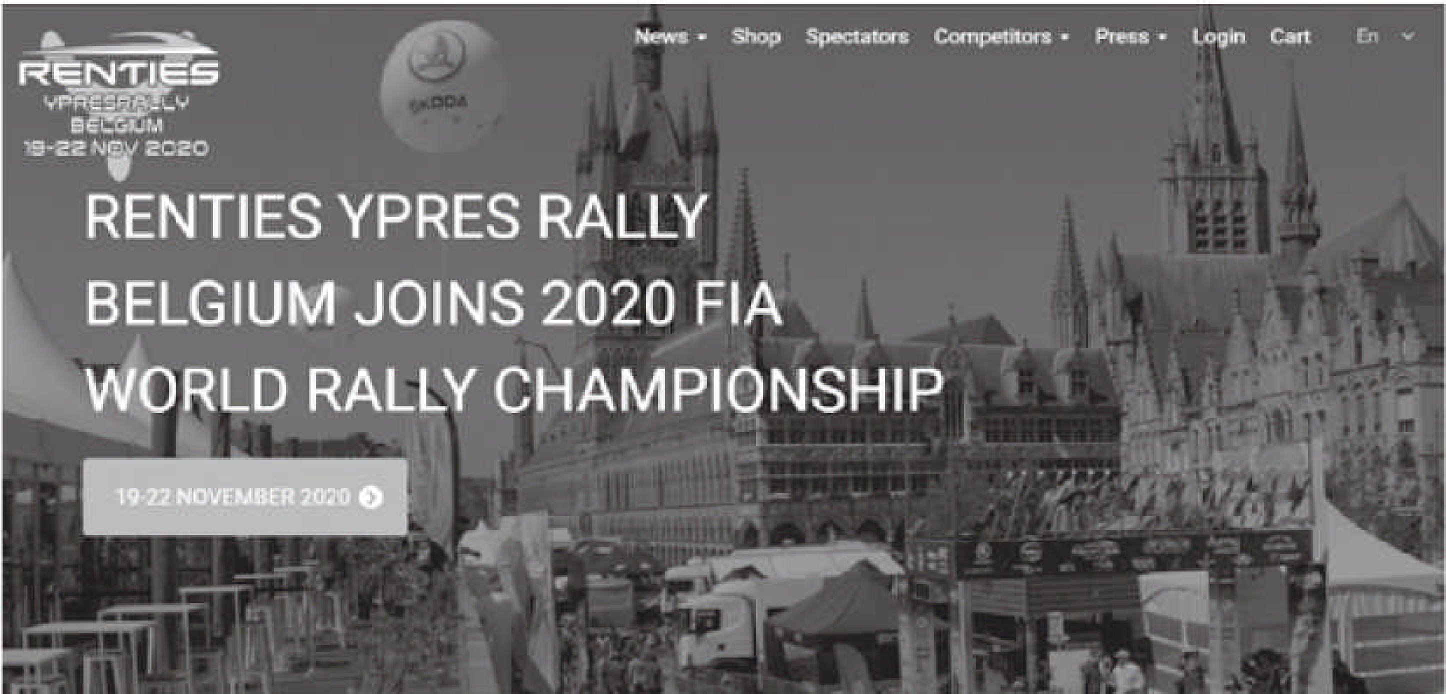
22年以降の開催契約は修正協議中

ラリージャパンは本来2019年からの3年開催契約をWRCプロモーターと締結していた。来年はその3年目となり、少なくとも来季に関しては開催が保証されている。しかし、それ以降はどうなるのだろうか？

「19年に開催できていれば今年は2年目、来年は3年目だったのに、まだ1度も実現できていないのは、コロナの影響があったとはいえ、我々の力不足もあると考えています。楽しみにしてくださっていたファンのみなさんには本当に申し訳ない気持ちです。しかし、6月に発表された来季の開催国のなかに日本はしっかり入っていますし、少なくとも来年は必ずできると考えています。WRCプロモーターとは修正契約をいま話し合っているところです。まだ細かなことはお伝えできませんが、彼らも日本で長くやっていきたいと言ってくれていますし、我々も東アジア地域を担う国として、長く続けられるように努力していきます」

オンライン記者会見では、来季のラリージャパンは基本的に今年のフォーマットを踏襲するとアナウンスされた。しかし、時間的な余裕ができたことで、開催実行委員会はさらなるブラッシュアップを考えているようだ。

「コースをさらに見直すことができると思いますし、時間がなく、充分にできていなかった観客席や来場者の予想計画なども改善を続けます。たとえば、



Ypres Rally 公式ホームページより

「イーブル・ラリー」の公式ホームページ。WRCイベントに組み込まれたことが案内されている。下の写真は2018年にヒュンダイi20で出場したティエリー・ヌービル。(as)

LAT


山中のステージにファンをもっと入れるようにできないかなど、1年伸びた時間を有効に使い、各自治体様と協力しながらやっていきたい。お客さんにとって、いい形になるようにしたいですね」

当初の計画では、モリコロパークの広大な駐車場にサービスパークを展開し、サイクリングロードをSSとして使う予定だった。しかし、モリコロパークでは22年開業予定のジブリパークの工事が間もなく本格化。来年11月にラリージャパンの会場として使用できるのか？ という疑問が残る。

「工事が始まるのは事実ですし、来年モリコロパークをサービスパークとして使用できるかどうかについては、いま議論をしているところです。ただ、サイクリングロードや中の広場など、ラリーの会場として素晴らしい施設があるので、仮にサービスパークとしては使用できなくても、スーパーSSをやることは可能なのではないかと考えています」

発行済みのラリーガイド1を熟読するほど、今季ラリージャパンが開催できなかったことが残念でならない。しかし、開催中止に追い込まれたのは日本だけでなく、ポルトガル、アルゼンチン、ケニア（サファリ）、フィンランド、ニュージーランド、GB（イギリス）が日本よりも先に中止を表明していた。そして、直近では8月下旬にドイツが中止を発表し、これで8カ国のラリーがコロナ禍で開催を断念したことになる。

その一方で、WRCプロモーターはカレンダーに空いた大きな穴を埋めるべく、WRC開催実績のない欧州のラリーを急きょシリーズに追加。9月第1週のラリー・エストニア、そして本来のスケジュールを変更して、ラリージャパンと同じ週末に開催されるイープル・ラリー（ベルギー）の2戦が、新たにWRCのステータスを獲得した。エストニアは世界王者オイット・タナックの故郷であり、彼は昨年までにトヨタ・ヤリスWRCで2回優勝している。また、イープル・ラリーはティエリー・ヌービルのホームイベントであり、彼は過去に何度も出場し、コースを熟知している。さらに、イープル・ラリーの運営トップはヒュンダイWRCチームでマネージャーを務めるアラン・ペナスである。


TOYOTA

2019年のラリー・エストニアに参戦した勝田貴元（クルマはフォード・フィエスタR5）。本誌連載中の「貴元コラム」では、ハード路面の表層に砂利が乗っているサーフェスで、非常に難しいラリーだと話していた。（as）

承認された2021年WRCイベント

Monte Carlo *1	Tarmac
Finland	Gravel
Portugal	Gravel
Sweden	Snow
Kenya	Gravel
Spain *1	Tarmac
Italy	Gravel
Japan	Tarmac
Australia *1 *2	Gravel

*1 Subject to Event Promotor Agreement
*2 New location, same organiser

エストニアの前哨戦でタナックが爆勝

つまり、この変更カレンダーはヒュンダイにとってプラスでこそあれ、マイナス要素はほとんどない。一方のトヨタは、過去非常に相性の良かったフィンランドとドイツがなくなり、勝田貴元がヤリスWRCで参戦し、貴重なデータを収集したラリージャパンも中止になったことで、アドバンテージを失った。ラフグラベルイベントのラリー・トルコは、ヤリスWRCがなかなか速さを示すことができない数少ないイベントで、18年大会ではタナックが優勝したが、それはライバルの自滅によるもの。トルコの荒れた道で、車高を上げたヤリスWRCのハンドリングバランスはあまり良くない。もっとも、その対策は進められ、ギリシアのラフグラベルで開発テストが行なわれているようだ。

現在、トヨタはマニュファクチャラー選手権で、2位ヒュンダイに対し21ポイント差の首位に着けている。ドライバー選手権もセバスチャン・オジエが首位、エルフィン・エバンスが2位と、優位な立場だ。しかし、グラベルイベントのエストニアで、選手権上位の彼らは出走順のハンデを負うことになり、ドライコンディションになれば5番手スタートのタナックが圧倒的に優位となる。エストニアの道は表面に砂利が多く、出走順が早いオジエやエバンスはその砂利かき役を担うからだ。また、開幕3戦ではi-20 WRCをまだ完全には自分のものにしていなかったタナックは、ラリー休止期間中にマッチング作業が進み、ワークスドライバーの多くがテスト目的で出場した8月の南エストニア・ラリーで圧勝を収めた。その際、「クルマはいままで一番いい仕上がりだ」と自信を示し、全8SSのうち7SSでベストタイムを刻むなど、ライバルを寄せつけなかった。オジエもエバンスもタナックのペースにはついていけず、同じくi-20 WRCに乗るヌービルも競争相手にならなかった。唯一、健闘したのはセカンドベストタイムを連発したトヨタのカッレ・ロバンペラ。彼にとってWRカー4戦目となるラリー・エストニアでは表彰台争いが期待できそうだ。出走順がタナックよりもひとつ前の4番手であることも、ロバンペラにとっては追い風となるだろう。

以上のように、今季のWRCは開幕前とはまったく違う姿のシリーズとなり、今後開幕3戦終了時とはパワーバランスが大きく変わるかもしれない。この先、さらにイベントが中止になることや、新たなるイベントが追加される可能性もゼロではなく、先行き不透明ななかでシーズンはリスタートする。シリーズ争いを予想することは現時点で非常に難しいが、変更があればその都度、状況と分析を本誌誌上でアップデートしていくつもりだ。

脱水症状は重大な病気だと認識すべし

ＳＦ決勝棄権に見た名取とチームの退く勇気

Text：大串 信 (Makoto Ogushi)

スーパーフォーミュラ（ＳＦ）開幕戦には若々しい新人たちが名を連ねたが、そのひとりである名取鉄平は、併催のスーパーフォーミュラライツ（ＳＦＬ）とダブルエントリーをして、日曜日の公式予選まではコースを元気に走っていながらも、その後ＳＦの決勝には出走しなかった。なぜなら土曜日、ＳＦのフリー走行後に開催されたＳＦＬ開幕戦レース1で3位入賞を果たした直後に脱水症状を起こし、医務室に搬送されていたからだ。

症状はごく一時的なもので意識を失うこともなく、ほどなく体調は正常に戻っている。その後の競技続行についてもドクターストップはかからなかった。しかし、事態を重く見たＳＦのバズ・レーシング・ウィズＢ・Ｍａｘは名取と協議のうえ、決勝出走を辞退した。この決断を下した名取とチームの勇気を称えたい。

脱水症は怖い。脱水症をただ単に「水が足りなくなって体の調子がちょっとおかしくなる症状」と軽視している方もいるが、とんでもない。血液の機能が低下して、筋肉どころか脳の働きまでおかしくなる重大な「病気」なのだ。

S.Kusakai



新型コロナウイルスの影響により参戦が叶わなかった外国人ドライバーの代役として、SFもてぎ戦にエントリーした名取。日曜の予選ではQ1突破はできなかったものの、しっかりとセッションは走りきった。

問題は、体力が低下したり筋肉の働きが異常になったりすれば「自分の身体におかしなことが起きている」と自覚し、自制もできるのだが、体力や筋肉がおかしくなる前に脳の機能が低下してしまうことが多々あることだ。脳が先におかしくなってしまうと、自分に何か起きていると自覚できず、症状をさらに悪化させてしまう。

モータースポーツでは、脳が壊れてしまっているのに、足首の筋肉はそれなりに機能し、アクセルを踏みスピードを出せてしまうから恐ろしい。壊れた脳は自分の異常をなかなか認識できないから、足は平常時と同じ勢いでアクセルを踏んでしまうのだ。

ぼくは特殊な症例を語っているわけではない。脳は本当に簡単に壊れる。ぼくは以前サーキットで脱水症になって医務室に搬送される騒動を起こしているから身をもって知っている。富士スピードウェイで開催されたマラソン大会に出場したときのことだ。ぼく自身は自分の異常に気づかず走っていたつもりだったのだが、後で聞けばセクター3の上りで蛇行したり、転んだりしていたという。脱水症状で脳が壊れていたのだ。

コース脇にいた競技役員がぼくの異変に気づいて抱きかかえ、強制的に医務室へと運び込んだのだが、その時点でぼくはほぼ意識を失っていた。意識を取り戻したときには、自宅の電話番号は思い出せないわ、季節は真冬なのに真夏だと勘違いしてあまりの暑さに外で水浴びさせろとドクターに迫るわ、すっかり壊れた状態になり果てていた。

その後、医務室で給水を続け、しばらくしてから回復はしたのだが（したはずなのだが）人間の脳はもろいものだ。もし、あのとき自分の足ではなく、ＳＦに乗って走っていたのだとしたら、何が起きていたことか。

レーシングスーツを着込んでハードな無酸素運動を続けるモータースポーツは、他のスポーツにも増して脱水症対策に努めなければならない。今回の名取も「体力的にはまったく問題がなく、もしマシンを止めた直後にドリンクを飲ませてもらえていれば、脱水症状は起こさないですんだのではないか」と言っている。

繰り返しになるが、モータースポーツにおける脱水症は怖いものだということを理解しているからこそ、名取とバズ・レーシング・ウィズＢ・Ｍａｘはあえて、すべて準備が整っていたＳＦ決勝への出走を断念したのだ。この英断はさまざまな場面におけるお手本として、肝に銘じておくべきだと思う。

S.Kusakai



昨年渡欧し、FIA F3選手権を戦った名取は、今季日本レース界に復帰し、TODA RACINGからSFLにエントリーしている。もてぎではレース１は３位、レース２は７位、レース３は５位という結果だった。

F2

レッドブルとホンダの若手がスパで躍動

F2で君が代ふたたび 角田がレース1初V飾る

Text：autosport web



Red Bull

F1昇格に必要なスーパーライセンスを獲得するには、ランキング４位以上になる必要がある角田。スプリントレースではノーポイントに終わったが、ベルギー戦終了時点でランキング３位となっている。

8月29日、FIA F2第７戦ベルギーのフィーチャーレース（レース１）が開催された。

ポールシッターは角田裕毅（カーリン）。２番グリッドにはニキータ・マゼピン（ハイテックGP）、３番グリッドには松下信治（MPモータースポーツ）がつけ、上位を狙う。このレースの規定周回数は25周、タイヤ交換をともなう１回のピットインが義務づけられる。

そして迎えたスタートで、ホールショットを決めたのは角田。その真後ろでは、松下がマゼピンとサイド・バイ・サイドになりながらオー・ルージュを駆け上がり、２番手に浮上。日本人がワン・ツー態勢でレースを引っ張っていく。

３周目にDRSが使用可能となると、マゼピンがDRSを使ってケメルストレートで松下をパス。ペースが上がらない松下は、４周目にミック・シューマッハー（プレマ）らに立て続けに抜かれて６番手まで後退すると、５周目のブランシモンで僚友のフェリペ・ドルゴヴィッチと接触。リヤからタイヤバリアにクラッシュし、リタイアとなった。また、これでバーチャル・セーフティカー（VSC）が入ったが、６周目の終了間際にグリーンフラッグが振られた。

９周目の終わりに、マゼピンやシューマッハーがピットイン。ここでマゼピンは停止位置を示すボードを跳ね飛ばし、アンセーフリリースの審議対象に。一方、角田は10周目の終わりにピットに入り、タイヤを交換したが、後方からピットロードを走行してきたマシンに道を譲ったことでピットアウトが遅れてしまう。コースに戻った角田はマゼピンの３秒後方、14番手となった。

16周目、タイヤ交換を遅らせていたドライバーもピットへと向かったことで、マゼピンがレースリーダーに。その約1.5秒後方に角田がつけた。角田はジワジワとマゼピンとのギャップを縮め、19周目にはDRS圏内に入る。20周目、角田はケメルストレートエンドでマゼピンに並びかけるも、コース外に押し出され攻略ならず。角田はその後も毎周のようにアタックを続けるが、マゼピンも応戦。結局、順位はそのままの状態でチェッカーフラッグが振られたが、直後にマゼピンには５秒加算ペナルティが下った。これにより、角田はフィーチャーレース初優勝。なお、２位にはマゼピン、３位にはシューマッハーが入っている。

INDYCAR

インディカー第8&9戦ゲートウェイ

琢磨、レース1で2位も 2週連続優勝を逃した形か

Text：auto sport

INDYCAR



佐藤琢磨が“ゾーン”に入ったようだ。２度目のインディ500制覇を成し遂げた６日後、昨年優勝したワールドワイド・テクノロジー・レースウェイ・アット・ゲートウェイ（オーバル）での２連戦に臨み、２レース（各200周）ともラップリードを記録。優勝も見えたレースだったが、レース１は２位、レース２を９位で終えた。

５番手からスタートしたレース１、周回遅れに行く手を阻まれるなどもあり、12番手までポジションを落とす場面もあったが、徐々に回復。157周目には３番手まで浮上していた。前はオワードとディクソン。この２台は162周目に最後のピットへ。ここでいったんトップに立った琢磨は、175周目まで最後のピットストップを引っ張った。しかし、このピットストップでタイヤ交換に手間取り、２～３秒をロス。コースに戻ると、２番手オワードとはコンマ７～８秒ほどの３番手だったが、スピードに勝る琢磨は180周目にオワードを１コーナーでアウトからパス。トップのディクソンに迫っていき、残り10周あたりからふたりのバトルに持ち込んだ。勢いは琢磨にあるように見えたが、攻略するまでには至らず、0.14秒の僅差で２位フィニッシュとなった。

レース２はポールポジションからのスタート。スピードでは圧倒していた琢磨だったが、第１スティントでは早めに現れた周回遅れをパスできず、トップの琢磨と後続車は膠着状態に。ライバル勢の多くがアンダーカットを狙ってか、早めにピットイン。琢磨はピットストップを伸ばす作戦とした。だが、コースに戻ると８番手。それ以降も他車や琢磨が周回遅れに詰まる展開が続き、ピットストップのタイミングをずらしても打開はならず。結局９位でチェッカーを受けた。

(上)ディクソンとのバトルはインディ500の延長戦のような雰囲気があった。(下)レース２は燃費セーブを主眼に走り、最終スティント勝負に持ち込む作戦を採っているように見えていた。だが、レース２はホコリっぽいこともあり、周回遅れのパスすら困難だったようだ。琢磨へのマークもキツくなってきているのか。



INDYCAR

N.Mitsuhashi

乱戦の鈴鹿ラウンドは3メーカーが表彰台を分け合う

モチュールが2年ぶりの復活勝利

富士2連戦を経て、舞台を鈴鹿サーキットへと移した第3戦。新型コロナウイルス感染症の影響でこのラウンドも無観客となったグランドスタンドを前に8月23日（日）の決勝日を迎えた。

前日の予選ではモデューロNSX-GTがポールポジションを獲得。さらに5番手にはレッドブル モチュール無限NSX-GTがつけ、それぞれダンロップ、ヨコハマタイヤを装着するホンダ勢が躍進。7、8番手にもケーヒンNSX-GTとレイブリックNSX-GTが並び、ホンダ勢は4台がQ2進出と速さを見せた。

一方、ニッサン陣営はモチュールオーテックGT-Rが気を吐き、2番手を確保。その背後、セカンドロウにはトヨタ陣営のZENT GRスープラ、ワコーズ4CR GRスープラがつけるというグリッドとなった。

レースがスタートするとモデューロがホールショットを決め、テールに張り付く2番手のモチュールを抑え込み、オープニングラップをクリアしていく。

だがGT300クラスでアクシデントが発生し、1周目に早くもセーフティカー（SC）の導入が宣言された。

SC解除となり5周目からリスタートが切られるとその周のシケインで、ZENTが2番手のモチュールをオーバーテイク。不振にあえいだ開幕2戦の鬱憤を晴らす走りを見せる。

10周を過ぎるとトップのモデューロがペースダウンし、2番手のZENT以下が急接近。11周目のシケインではZENTがモデューロをアウトからかぶせるもわずかに接触。ZENTはランオフへ避難しながら前に出る形に。

ZENTは翌周の逆バンクでポジションを元に戻したが、13周目にバックマーカーが絡み始めると、3番手のモチュールが一瞬の隙を見逃さず、ヘアピンのインサイドで渋滞にハマったZENTをGT300をかわしながらもパス。2番手を取り戻した。

さらにこの先頭集団に次なる異変が起きたのは15周目。モデューロのペースがさらに落ち、ダンロップコーナーでモチュール、ZENTに立て続けに抜かれ、デグナーからヘアピンにかけても次々とオーバーテイクを許し、7番手まで順位を落としてしまう。

そんなモデューロとは対照的にペースを上げたレイブリックは、16周目にワコーズ、ZENTをパス。2番手にまで浮上してきた。

ここでリアライズコーポレーションアドバンGT-Rのフロントカウルがバックストレート上に落ちた影響で、この日2度目のSCが入る。

T.Ogasawara



装着するダンロップタイヤの改良の成果などもあり、この鈴鹿で速さを見せつけたモデューロ。予選では2番手を0.4秒以上離し、チームにとっては8年ぶりとなるポールポジションを獲得した。

Text : auto sport web　Photo : 三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

GT500 決勝リザルト

8月23日（日）｜ 5.807km×52周=301.964km ｜ 決勝出走15台 ｜ 完走13台 ｜ 天候：晴れ ｜ コース：ドライ ｜

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	MI	52	1:58'43"467	1'50"346	2	4
2	100	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／牧野任祐	Honda NSX-GT	BS	52	+3"725	1'50"515	8	22
3	36	au TOM'S GR Supra	関口雄飛／サッシャ・フェネストラズ	TOYOTA GR Supra	BS	52	+12"279	1'50"413	12	60
4	64	Modulo NSX-GT	伊沢拓也／大津弘樹	Honda NSX-GT	DL	52	+18"598	1'50"096	1	
5	39	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	TOYOTA GR Supra	BS	52	+20"933	1'50"831	9	22
6	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／千代勝正	NISSAN GT-R	MI	52	+21"180	1'51"137	10	14
7	37	KeePer TOM'S GR Supra	平川 亮／ニック・キャシディ	TOYOTA GR Supra	BS	52	+22"487	1'51"137	11	58
8	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	52	+24"251	1'51"242	7	40
9	14	WAKO'S 4CR GR Supra	大嶋和也／坪井 翔	TOYOTA GR Supra	BS	52	+26"360	1'50"935	4	44
10	19	WedsSport ADVAN GR Supra	国本雄資／宮田莉朋	TOYOTA GR Supra	YH	52	+32"064	1'50"893	6	4
11	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	YH	52	+32"419	1'51"296	13	2
12	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／平峰一貴	NISSAN GT-R	BS	46	-6Laps	1'51"290	15	
13	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／福住仁嶺	Honda NSX-GT	BS	36	-16Laps	1'50"534	14	8
	38	ZENT GR Supra	立川祐路／石浦宏明	TOYOTA GR Supra	BS	22	-30Laps	1'50"701	3	24
	16	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／笹原右京	Honda NSX-GT	YH	4	-48Laps	1'55"023	5	2

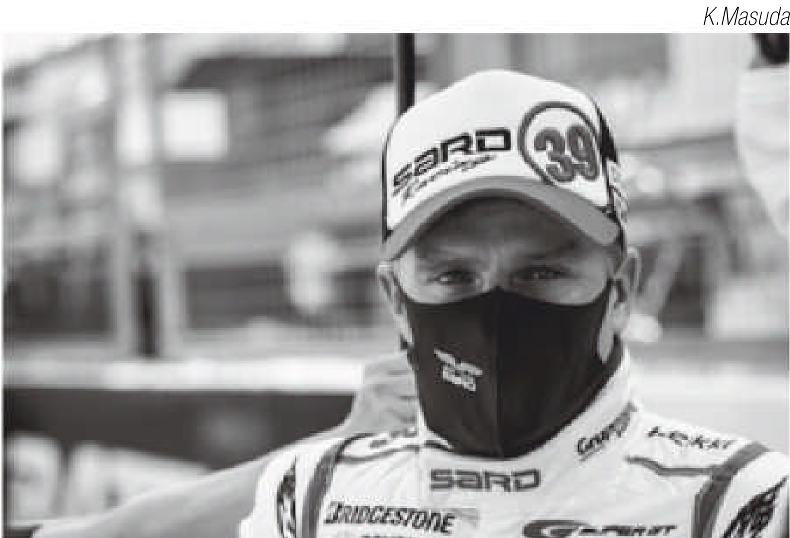
●ファステストラップ 1'50"096 No.64 Modulo NSX-GT 伊沢拓也　●黒白旗提示 No.38 立川祐路、No.23 ロニー・クインタレッリ
●No.16 罰金100,000円（Spr.25-6「ホイールの脱落」）、No.8 福住仁嶺 ドライブスルー（保留）（Spr.13-1「危険なドライブ行為」）、No.8 ドライブスルー（保留）（Spr.27-3「ピット作業違反」）
●SC：1）13:05（0Lap）-13:15（4Laps） 2）13:39（17Laps）-13:57（22Laps） 3）14:11（29Laps）-14:27（33Laps）
タイヤ：BS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、MI=ミシュラン、YH=ヨコハマ

T.Ogasawara

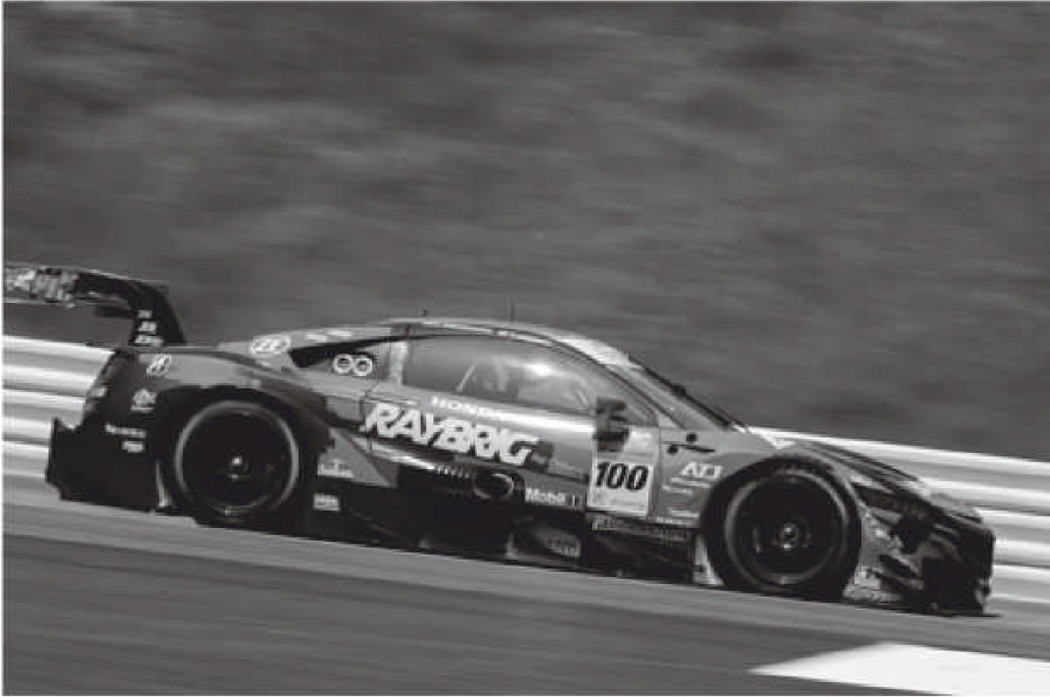


60kgというウエイトハンデを課せられ、予選では12番手と苦しんだものの、決勝では徐々にポジションを上げていったau。ピットタイミングがよかったことと作業時間の早さも手伝って、全車がピットを終えるころには5番手までジャンプアップ。その後は他車の脱落にも助けられたが、最終的には3位でフィニッシュし、開幕から3戦連続で表彰台に登壇。次戦のもてぎでは82kgのハンデを背負うことになる。

K.Masuda



（上）デンソーは新型コロナウイルスの影響で日本入国ができず、開幕2戦を欠場していたコバライネンの参戦が叶い、今季初のレギュラーメンバーでの戦いとなった。そのコバライネンは決勝で第1スティントを担当し、2回目のSCまでに9番手から5番手まで順位をアップ。ブランクを感じさせない走りを見せた。（下）セットアップが決まっていなかったことや、ドライバーのミスもあり予選では8番手に沈んだレイブリック。だが大幅なセット変更が功を奏し、決勝では躍進。ピックアップなどの課題点もあったが、2位までポジションを上げ、今季初の表彰台に。



T.Ogasawara

23周目からレースが再開されると同時に数台がピットへと雪崩れ込む。だがそのとき、3番手のZENTがギヤシフトにトラブルを抱え、加速もままならず。ピットへ入るとそのままレースを終えてしまった。

このタイミングでピットに入ったモデューロやARTA NSX-GTらに続き、次の周回にはレイブリックやケーヒンなどがピットイン。さらに24周目には首位のモチュールがピットへ向かい36・5秒の静止時間でコースへ。

各車がピットを終えるとトップのモチュール、2番手のレイブリックに続き、3番手にはデンソー コベルコサードGRスープラ、4番手にARTAが浮上してきていた。

レースも折り返しを過ぎた29周目にはGT300のアクシデントでこの日、3度目のSCが導入される。

34周目にレースがリスタートすると首位モチュールの背後で、デンソーとARTAによる3番手争いが激化。その結末は36周目に訪れ、ヘアピンでデンソーにARTAが追突。デンソーはスピンを喫し5番手にダウン。ARTAもダメージを負い、千載一遇の機会だった第3戦を失ってしまう。

これで3番手に浮上してきたのがauトムスGRスープラだった。auは39周目に自己ベストを更新し、前とのギャップを詰めていく勢いを見せる。

一方トップのモチュールは40周を過ぎても盤石のラップを重ね、トップでチェッカーを受け、今季初優勝。2位はレイブリック、3位にauというトップ3となった。

Y.Yoshimi

レース終盤の表彰台争いは大荒れの展開に

混乱から抜け出た11号車ゲイナーが逃げ切りV

GT500クラスに続いてGT300クラスもスタートを迎える。先頭で1コーナーに飛び込んだのは、ポールシッターの31号車トヨタGRスポーツ・プリウスPHV apr GT。ここで大きな順位の変動はなかったが、ダンロップコーナーで30号車トヨタGRスポーツ・プリウスPHV apr GTがクラッシュを喫する。これにより、オープニングラップでいきなりセーフティカー（SC）が出動することになった。

レースは5周目に再開され、リスタートはとくに混乱は起きない落ち着いたものとなった。トップの31号車プリウスは2番手のARTA NSX GT3に1秒強の差をつけて5周目を終えた。8周目にはARTA NSX GT3にリアライズ 日産自動車大学校 GT-Rが0.5秒差、さらにその後ろには埼玉トヨペットGB GRスープラGTが0.8秒差で続き、三つ巴の2番手争いが始まった。一時は各車のギャップは0.2秒ほどまで縮まったが、15周を終えるころにはそれぞれのギャップは1秒ほどに広がり、周回を重ねていった。

そんななか迎えた16周目、バックストレートでGT500クラスのリアライズコーポレーション ADVAN GT-Rのフロントカウルが脱落。これで2度目のSCランが開始された。

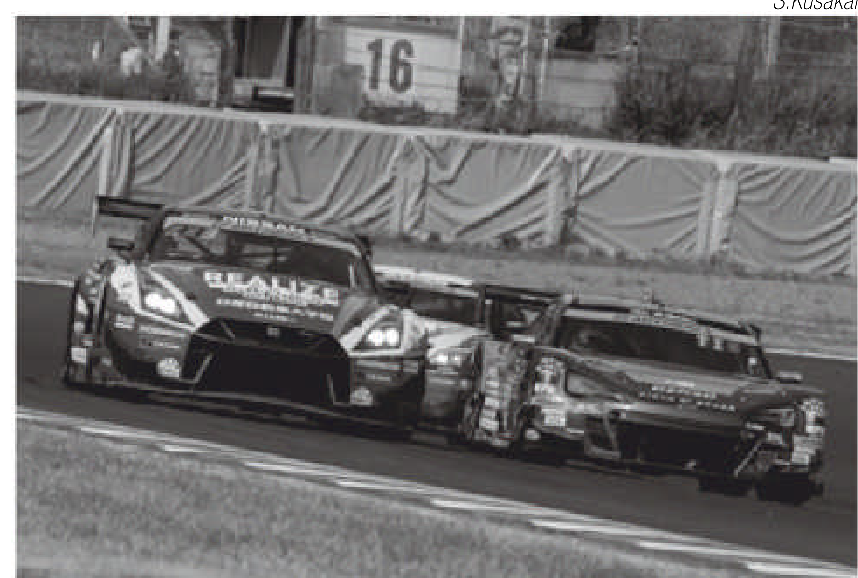
リスタートとなったのは22周目。それと同時に多くのマシンが一斉にピットへと向かった。今大会は決勝レース中のタイヤ4本交換義務がないため、なかにはピット時間短縮を狙った作戦を採るチームも見られた。

27周目、ヒトツヤマ アウディR8 LMSとたかのこの湯RC F GT3がS字で接触。ヒトツヤマR8がグラベルにスタックしたことで、この日3度目となるSC導入となった。

32周目にリスタートとなると、33周目にはルーティンのピット作業を終えたなかで最上位となっていたマッハ車検GTNET MC86マッハ号を、11号車ゲイナー タナックスGT-RとリアライズGT-Rがパス。さらに翌周の1コーナーではARTA NSX GT3もマッハ車検MC86を攻略した。

3度のSCとピット戦略により、GT300の順位は大きく変化。35周目を終えた時点でトップは11号車ゲイナーGT-R、2番手リアライズGT-R、3番手ARTA NSX GT3、4番手アップガレージ NSX GT3、5番手ホッピー ポルシェというトップ5となった。

リスタート直後から11号車ゲイナーとリアライズという2台のGT-Rは


S.Kusakai

終盤に激しいバトルを繰り広げたリアライズGT-R。ファイナルラップにはヘアピンで10号車TANAX ITOCHU ENEX with IMPUL GT-Rと接触。結局9位でレースを終えることとなった。

Text : autosport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

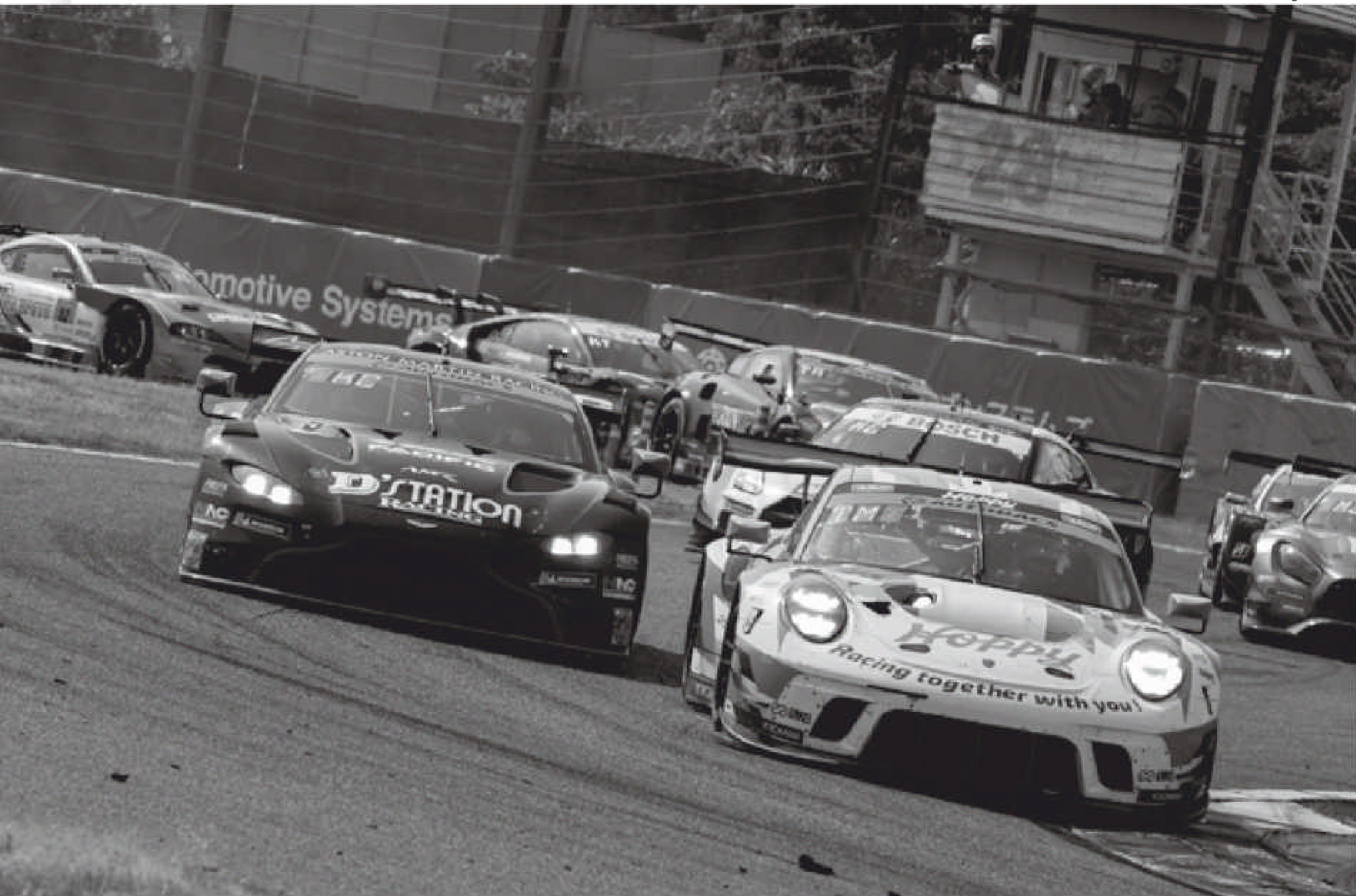
GT300 決勝リザルト

8月23日(日)　|　5.807km×50周＝290.350km　|　決勝出走30台　|　完走29台　|　天候：晴れ　|　コース：ドライ　|

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム／差	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	11	GAINER TANAX GT-R	平中克幸／安田裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	50	2:00'15"804	2'00"875	7	45
2	18	UPGARAGE NSX GT3	小林崇志／松浦孝亮	Honda NSX GT3	YH	50	+4"049	2'01"930	9	
3	2	シンティアム・アップル・ロータス	加藤寛規／柳田真孝	LOTUS EVORA MC	YH	50	+15"952	2'01"759	11	60
4	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	50	+16"626	2'02"179	17	45
5	10	TANAX ITOCHU ENEX with IMPUL GT-R	星野一樹／石川京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	50	+23"442	2'01"991	6	21
6	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生尚弥／菅波冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	50	+27"180	2'02"061	10	42
7	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	50	+28"527	2'00"817	1	
8	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也	Mercedes AMG GT3	YH	50	+29"323	2'01"554	19	6
9	56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	藤波清斗／J.P.デ・オリベイラ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	49	+1 Lap	2'01"521	3	42
10	9	PACIFIC NAC D'station Vantage GT3	藤井誠暢／ケイ・コッツォリーノ	Aston Martin Vantage AMR GT3	MI	49	+1 Lap	2'02"017	22	3
11	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／柴田優作	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	49	+1 Lap	2'02"886	24	
12	52	埼玉トヨペットGB GR Supra GT	吉田広樹／川合孝汰	TOYOTA GR Supra	BS	49	+1 Lap	2'00"958	5	75
13	6	ADVICS muta MC86	阪口良平／小高一斗	TOYOTA 86 MC	BS	49	+1 Lap	2'01"604	13	9
14	25	HOPPY Porsche	松井孝允／佐藤公哉	PORSCHE 911 GT3 R	YH	49	+1 Lap	2'02"303	29	
15	35	arto RC F GT3	佐々木 雅弘／堤 優威	LEXUS RC F GT3	YH	49	+1 Lap	2'02"515	20	
16	87	T-DASH ランボルギーニ GT3	高橋 翼／山田 真之亮	Lamborghini HURACAN GT3	YH	49	+1 Lap	2'03"378	30	
17	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／河野駿佑	LEXUS RC F GT3	MI	49	+1 Lap	2'03"102	21	
18	50	ARNAGE AMG GT3	加納政樹／山下亮生	Mercedes AMG GT3	YH	49	+1 Lap	2'03"738	28	
19	34	Modulo KENWOOD NSX GT3	道上 龍／ジェイク・パーソンズ	Honda NSX GT3	YH	49	+1 Lap	2'02"239	14	21
20	244	たかのこの湯 RC F GT3	久保 凜太郎／三宅淳詞	LEXUS RC F GT3	YH	49	+1 Lap	2'02"199	4	
21	7	Studie BMW M6	荒 聖治／山口智英	BMW M6 GT3	YH	49	+1 Lap	2'02"129	15	
22	48	植毛ケーズフロンティア GT-R	田中優暉／飯田太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	49	+1 Lap	2'04"037	25	
23	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内政樹	Mercedes AMG GT3	YH	48	+2 Laps	2'04"982	27	
24	33	エヴァRT初号機 X Works R8	ショウン・トン／木村武史	Audi R8 LMS	YH	48	+2 Laps	2'02"804	23	
25	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	川端 伸太朗／近藤 翼	Audi R8 LMS	YH	48	+2 Laps	2'01"942	8	9
26	55	ARTA NSX GT3	高木真一／大湯 都史樹	Honda NSX GT3	BS	47	+3 Laps	2'01"474	2	45
27	88	JLOC ランボルギーニ GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	46	+4 Laps	2'02"499	26	
28	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／阪口晴南	LEXUS RC F GT3	DL	41	+9 Laps	2'02"281	12	
29	5	マッハ車検 GTNET MC86 マッハ号	坂口夏月／平木湧也	TOYOTA 86 MC	YH	37	+13 Laps	2'02"433	18	33
	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH				12	

●ファステストラップ　2'00"817　No.31 TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT　中山友貴
●No.52 川合孝汰　罰金20,000円（ウォームアップ中のピットレーン速度違反）　●No.22 和田久　罰金30,000円（ウォームアップ中のピットレーン速度違反）
●No.50 加納政樹　ドライブスルー（Spr.13-1「危険なドライブ行為」）　●No.244 久保凜太郎　ドライブスルー（Spr.13-1「危険なドライブ行為」）
●No.88 小暮卓史　ドライブスルー（Spr.26-11「ピットレーン速度違反」）　●No.55 大湯都史樹　競技結果に32秒加算（Spr.13-1「危険なドライブ行為」）

T.Ogasawara



M.Hirata



左：昨季ARTA NSX GT3をクラスタイトルに導いた一瀬俊浩エンジニアを招聘するなど、新たな体制で今シーズンに臨んだTEAM UPGARAGE。富士での開幕2連戦はノーポイントと期待外れの結果に終わっていたが、この鈴鹿では予選で9番グリッドを獲得すると、乱戦をくぐり抜けて2位表彰台をゲットした。

左：マシンとエントラント名を変更して今季のGT300クラスに臨んだHOPPY team TSUCHIYA。富士での2戦ではノーポイントに終わり、鈴鹿では35周を終えた時点で5番手の好位置につけていたが、その後はズルズル後退し、14位という結果となった。右：前戦で優勝したことでウエイトハンデ60kgを背負ったシンティアム・アップル・ロータスだったが、相性のいい鈴鹿であることと、レース展開が荒れたことが有利に働き、3位表彰台を獲得した。



T.Ogasawara

接近戦を展開していたが、44周目を終了した時点で両車のギャップは2秒程度に拡大。これで11号車ゲイナーがクラストップの座を確保した形となる。その一方でリアライズGT-RとARTA NSX GT3にアップガレージNSXが追いつき、2番手争いは3台によるバトルに発展した。

そして47周目、デグナーカーブのひとつめでARTA NSX GT3がリアライズGT-Rに追突。この2台がコースオフするあいだにアップガレージNSXが2番手に浮上した。ARTA NSX GT3はこれで車両前部を破損。その後48周目のS字でマシンをストップさせた。

49周目には、ペースの上がらない3番手リアライズGT-RにスバルBRZ R&Dスポーツ、レオン ピラミッドAMG、シンティアム・アップル・ロータスが追いつき、4台による3番手争いが勃発した。すると、ダンロップでレオンAMGがクラッシュを喫して脱落。残りの3台はパックのまま200Rを通過すると、スプーンで最後方のシンティアム・ロータスがリアライズGT-RとBRZのインを突き、一気に3番手に浮上。また、BRZもスプーンの出口でリアライズGT-Rを攻略し、4番手にポジションを上げている。

GT300クラスのファイナルラップは50周目。トップに浮上してからは危なげない走りを見せた11号車がトップチェッカーを受けた。2位にはアップガレージNSX、3位にはシンティアム・ロータスが入った。

TIME CHART

●決勝:8月23日(日) ●鈴鹿サーキット ●5.807km×52周 ●天候:晴れ ●コース:ドライ

●FL:ファステストタイム ●**太字**:ベストタイム ●P:ピットイン ●□:スタートドライバー

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
No.	**23**	**100**	**36**	**64**	**39**	**3**	**37**	**17**	**14**	**19**	**24**	**12**	**8**	**38**	**16**
Car	MOTUL AUTECH GT-R	RAYBRIG NSX-GT	au TOM'S GR Supra	Modulo NSX-GT	DENSO KOBELCO SARD GR Supra	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	KeePer TOM'S GR Supra	KEIHIN NSX-GT	WAKO'S 4CR GR Supra	WedsSport ADVAN GR Supra	リアライズ コーポレーション ADVAN GT-R	カルソニック IMPUL GT-R	ARTA NSX-GT	ZENT GR Supra	Red Bull MOTUL MUGEN NSX-GT
Driver	松田次生	山本尚貴	関口雄飛	伊沢拓也	H.コバライネン	平手晃平	平川亮	塚越広大	大嶋和也	国本雄資	高星明誠	佐々木大樹	野尻智紀	立川祐路	武藤英紀
	R.クインタレッリ	牧野任祐	S.フェネストラズ	大津弘樹	中山雄一	千代勝正	N.キャシディ	B.バゲット	坪井翔	宮田莉朋	J.マーデンボロー	平峰一貴	福住仁嶺	石浦宏明	笹原右京
Tire	MI	BS	BS	DL	BS	MI	BS	BS	BS	YH	YH	BS	BS	BS	YH
LAP 1	1'52"337	1'55"374	1'57"756	1'51"450	1'56"199	1'56"497	1'57"304	1'54"017	1'53"350	1'55"889	1'57"941	1'58"880	1'58"485	1'52"696	**1'55"023**
2	2'17"425	2'22"067	2'31"571	2'16"552	2'23"084	2'25"061	2'30"391	2'21"300	2'20"289	2'22"174	2'33"916	2'36"264	2'34"979	2'19"745	2'21"173
3	3'48"261	3'46"973	3'42"794	3'48"162	3'47"836	3'47"418	3'42"897	3'46"709	3'47"192	3'47"413	3'42"557	3'42"390	3'42"789	3'47"079	3'47"225
4	3'35"990	3'33"137	3'27"994	3'37"242	3'31"483	3'30"120	3'29"110	3'33"974	3'34"937	3'32"545	3'26"213	3'23"882	3'24"990	3'35"240	3'38"302
5	1'52"207	**1'50"515**	1'51"878	FL **1'50"096**	1'51"443	1'51"566	1'51"888	1'51"328	**1'50"935**	1'51"070	1'51"927	1'52"621	1'52"230	1'51"038	
6	1'51"543	1'50"981	1'51"165	1'50"247	**1'50"831**	**1'51"137**	**1'51"137**	1'51"495	1'51"605	**1'50"893**	**1'51"296**	1'54"493	1'51"219	1'50"916	
7	1'51"210	1'51"685	1'51"391	1'50"478	1'51"301	1'51"157	1'51"388	1'51"625	1'51"393	1'51"490	1'51"523	2'00"237	1'51"417	1'50"857	
8	1'50"654	1'51"177	1'51"470	1'51"190	1'51"609	1'51"647	1'51"494	**1'51"242**	1'51"043	1'51"410	1'51"395	P 2'13"690	1'51"547	**1'50"701**	
9	1'51"316	1'52"500	1'52"080	1'52"513	1'52"565	1'51"933	1'52"102	1'53"214	1'51"425	1'53"171	1'51"880	8'58"197	1'51"948	1'51"116	
10	1'50"998	1'51"332	1'52"662	1'51"828	1'52"252	1'52"808	1'52"281	1'52"518	1'51"357	1'51"868	1'52"836	1'58"373	1'53"054	1'51"422	
11	1'53"062	1'52"007	1'52"231	1'54"839	1'52"406	1'52"388	1'52"397	1'52"719	1'52"256	1'52"533	1'52"831	2'00"024	1'52"561	1'53"256	
12	1'55"360	1'53"710	1'53"762	1'54"794	1'53"947	1'53"973	1'53"673	1'53"004	1'55"028	1'53"159	1'53"363	1'54"740	1'53"002	1'55"674	
13	1'56"802	1'57"480	1'55"384	1'57"299	1'55"592	1'55"676	1'55"646	1'56"324	1'56"982	1'57"444	1'55"736	2'36"361	1'54"834	1'57"714	
14	1'55"631	1'54"999	1'55"406	1'55"808	1'55"283	1'55"297	1'55"659	1'55"506	1'55"681	1'55"166	1'57"405	3'17"970	1'56"186	1'55"611	
15	1'57"066	1'58"613	1'58"117	2'02"481	1'57"745	1'59"035	1'58"471	1'59"129	1'58"913	1'59"235	1'56"450	4'08"427	1'57"132	1'57"788	
16	1'54"063	1'55"164	1'57"049	1'57"526	1'56"926	1'59"152	1'57"859	1'56"726	1'56"565	1'58"784	1'59"014	2'17"828	1'58"692	1'57"813	
17	2'10"381	2'10"442	2'28"062	2'27"159	2'26"320	2'32"401	2'30"179	2'26"913	2'26"579	2'29"998	2'34"665	3'38"744	2'31"197	2'26"127	
18	2'26"292	3'29"222	3'15"247	3'15"694	3'14"309	3'15"483	3'14"593	3'14"546	3'14"433	3'15"057	3'17"212	3'21"566	3'15"109	3'13"768	
19	2'09"010	3'56"519	3'58"085	3'57"317	3'56"818	4'00"168	3'59"432	3'57"248	3'56"783	3'59"843	3'59"063	1'55"793	4'00"027	3'56"643	
20	4'13"303	2'27"801	2'33"438	2'29"381	2'29"144	2'34"292	2'34"220	2'30"206	2'28"187	2'34"081	2'34"480	1'53"809	2'34"030	2'28"106	
21	5'02"166	3'54"688	3'46"727	3'51"162	3'53"788	3'42"393	3'44"245	3'52"363	3'54"576	3'43"845	3'39"638	1'52"947	3'42"962	3'55"341	

22	3'28"332	3'27"839	3'29"243	**P** 3'35"509	3'31"686	**P** 3'30"623	3'27"457	3'31"017	3'32"824	3'26"887	3'23"135	1'54"345	**P** 3'31"058	**P** 3'39"248	
23	1'51"456	**P** 1'58"269	1'55"865	3'00"551	1'55"167	3'03"561	1'55"623	**P** 1'59"473	1'52"856	1'55"846	**P** 2'00"982	1'55"256	2'59"097		
24	**P** 1'56"242	3'01"727	**P** 1'57"081	1'51"396	1'52"347	1'51"416	1'53"660	3'06"878	**P** 1'56"554	1'53"759	3'50"295	1'54"420	**1'50"534**		
25	2'59"516	1'51"386	2'57"523	1'53"533	**P** 1'56"491	1'53"201	1'53"007	1'51"289	3'06"199	1'52"987	1'55"247	1'52"982	1'51"143		
26	1'54"581	1'52"369	1'52"908	1'53"340	2'56"795	1'51"613	**P** 1'58"076	1'51"765	1'51"029	**P** 1'58"568	1'54"092	2'06"699	1'54"249		
27	1'55"086	1'53"134	1'53"871	1'53"914	1'52"889	1'53"859	3'01"831	1'53"669	1'53"328	3'03"300	1'57"379	3'04"479	1'52"760		
28	1'51"039	1'51"112	1'54"325	1'54"293	1'52"045	1'52"633	1'53"773	1'54"870	1'53"820	1'55"447	2'02"706	3'40"547	1'52"383		
29	2'08"655	2'10"579	2'06"021	2'05"990	2'05"318	2'06"711	2'04"068	2'07"369	2'06"526	2'06"493	2'17"879	3'52"698	2'05"407		
30	3'41"152	3'41"158	3'36"894	3'37"647	3'42"224	3'39"190	3'40"605	3'38"376	3'37"564	3'39"028	2'40"589	**P** 3'10"651	3'41"989		
31	3'34"645	3'32"985	3'36"267	3'36"225	3'33"531	3'38"776	3'39"315	3'38"799	3'37"501	3'38"541	3'47"319	2'54"945	3'33"744		
32	4'07"477	4'07"433	4'03"758	4'03"782	4'06"013	4'03"423	4'01"470	4'00"650	4'02"830	3'59"240	3'39"626	1'52"472	4'05"918		
33	3'13"053	3'12"663	3'10"993	3'10"410	3'12"170	3'06"147	3'06"115	3'05"529	3'09"400	3'05"228	3'04"590	**1'51"290**	3'11"491		
34	**1'50"346**	1'50"867	1'53"037	1'52"844	1'51"536	1'52"779	1'52"767	1'52"723	1'53"062	1'53"701	1'53"659	1'55"782	1'51"857		
35	1'51"267	1'51"316	1'52"530	1'52"586	1'51"551	1'52"816	1'52"726	1'52"825	1'53"113	1'52"533	1'53"256	1'58"094	1'51"694		
36	1'52"032	1'51"404	1'52"232	1'52"445	1'57"610	1'52"936	1'53"147	1'52"995	1'52"595	1'54"400	1'53"715	1'57"350	**P** 1'59"250		
37	1'50"861	1'51"601	1'51"899	1'52"861	1'53"231	1'53"128	1'53"705	1'53"778	1'53"320	1'52"875	1'52"870	1'54"940			
38	1'50"937	1'51"577	1'51"322	1'51"966	1'52"127	1'52"860	1'52"481	1'52"648	1'52"480	1'53"209	1'55"249	1'56"608			
39	1'51"007	1'51"861	**1'50"413**	1'52"316	1'52"619	1'52"614	1'52"605	1'52"736	1'52"300	1'52"774	1'53"124	1'51"853			
40	1'53"010	1'52"320	1'51"591	1'53"003	1'52"515	1'52"565	1'53"204	1'53"016	1'52"491	1'53"492	1'53"089	1'52"627			
41	1'55"218	1'55"361	1'55"814	1'53"892	1'54"282	1'54"218	1'53"470	1'53"903	1'54"252	1'52"789	1'52"772	1'51"817			
42	1'55"083	1'56"241	1'57"594	1'56"117	1'56"474	1'57"092	1'57"287	1'57"392	1'56"173	1'57"756	1'55"099	1'51"640			
43	1'53"970	1'54"129	1'55"168	1'54"599	1'54"589	1'54"540	1'56"251	1'56"454	1'55"439	1'57"687	1'56"777	1'51"608			
44	1'52"127	1'54"305	1'54"099	1'54"476	1'54"004	1'54"928	1'55"710	1'55"302	1'54"409	1'55"582	1'55"006	1'54"333			
45	1'52"421	1'52"199	1'52"075	1'54"924	1'54"582	1'53"758	1'54"266	1'54"434	1'54"084	1'55"322	1'55"672	1'52"989			
46	1'52"803	1'51"746	1'52"541	1'53"395	1'53"509	1'52"812	1'54"319	1'54"207	1'53"714	1'54"379	1'55"350	**P** 2'11"208			
47	1'51"865	1'51"604	1'52"374	1'53"243	1'53"412	1'53"481	1'52"873	1'52"800	1'53"509	1'53"900	1'53"680				
48	1'52"583	1'52"106	1'51"886	1'53"354	1'53"165	1'53"753	1'52"718	1'52"575	1'53"514	1'54"079	1'53"491				
49	1'52"667	1'54"116	1'52"178	1'53"355	1'53"260	1'53"856	1'52"737	1'52"544	1'54"957	1'53"178	1'53"068				
50	1'53"705	1'55"471	1'54"401	1'53"375	1'54"301	1'53"260	1'53"079	1'53"040	1'54"827	1'53"541	1'52"961				
51	1'53"803	1'56"248	1'54"331	1'55"974	1'56"870	1'56"708	1'55"864	1'57"485	1'58"806	1'53"561	1'53"873				
52	2'01"451	1'55"680	2'01"243	1'57"532	1'57"206	1'55"788	1'55"379	1'55"071	1'56"842	1'58"381	1'57"995				

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：UNITED KINGDOM

ドライバーズ選手権のあるべきカタチとは？

いまこそ元FIA会長の“捨て案”を採用すべし

テニスやゴルフなどのスポーツは選手の技術が結果に直結するが
F1ではマシンの戦闘力がドライバーの成績を大きく左右する
公平な“ドライバーズ選手権”を実現するにはどうすればいいのか？

新しいコンコルド協定にF1チームがサインし、念願のバジェットキャップ（年間予算制限）制度も来年から導入される。チームへの分配金の格差も、いままでよりかは小さくなることだろう。ぜひここで改革を止めることなく、さらに大きな一歩を歩んでほしいと思う。私が強く願うのは、真のドライバーズ選手権の実現である。その唯一の方法はシーズン中にドライバーをローテーションさせることしかない。現状では、各ドライバーがチームに雇われている。そのシステムをすべて廃止して、ゴルフやテニスのように年間ランキング制度を発足させる。獲得ポイントに応じて報酬が支払われ、ドライバーは毎レース違うチームから出走する。そしてシーズン終盤にはランキング下位の４人ないし５人が、F2のような下位カテゴリーの若手ドライバーと交代する。

マックス・モズレーがFIA会長だった2002年10月、類似のアイデアをF1委員会に提案したことがある。当時は12チームと24名のドライバーが存在し、年間17レースが開催されていた。そこでモズレーは、各ドライバーが第12戦まで１戦ずつ違うチームのマシンを運転する。残り５戦に関しては、その時点でランキング上位のドライバーから順に走りたいチームを選ぶというアイデアを出したのだった。しかし、残念ながらモズレーは決して本気ではなかった。より反対が予想される提案、たとえばウエイトハンデとか、エンジン基数制限、空力開発やテスト回数の制限などを提出する際の“カモフラージュ”として出したにすぎなかった。現在は、10チーム20名のドライバー、そしてコロナ前には年間22戦が予定されていた。もし、F2からプレマ、あるいはARTがF1に上がってくればレース数がちょうどチーム数の倍になる。各ドライバーが２戦ずつ違うチームのマシンに乗ることが可能になるのである。

だが、そんなアイデアを出すと多くのファンは難色を示すことだろう。彼らにとってジム・クラークといえばロータスであり、ジャッキー・スチュワートはティレル、そしてアイルトン・セナはマクラーレンというイメージが、完全にできあがっているからだ。

いまもF1では、勝てるチーム、勝てるマシンでなければどんなに才能あるドライバーでも真価を発揮できない。しかし、それではF1は生まれ変われない。マシンの性能ではなく、ドライバーの技量が成績を左右する。それこそが、真のドライバーズ選手権に値するものなのだ。

F1以外のスポーツで、出場する選手の75〜90％がほとんど結果を出せないことが最初から分かっている競技など、存在しないはずである。F1でごく普通と思われていることが、他のスポーツでは完全に非常識なのである。

たとえば、あなたが才能あるテニス選手だとしよう。努力を重ね、ついに世界ランキング100位以内に入れたとする。しかし、ノバク・ジョコビッチやラファエル・ナダル、ロジャー・フェデラーと戦う際には、必ず木製ラケットの使用を義務づけられるとしたらどうだろう。いまのF1は、要するにそういうことなのだ。中団以下のチームに所属するドライバーは勝てるはずがないのである。

私もルイス・ハミルトンの才能を決して否定しない。じつに速くて、ミスが少なく、クリーンでフェアな戦いをするドライバーだと思う。しかし、ハミルトンが本当に他の19人よりはるかに高いレベルにあるのか。その質問に私は答えられない。ただ、確実に言えるのは、彼ほどのドライバーを最強のマシンに乗せれば、６冠に輝くことも充分に可能だったということだ。逆に言うと、19年のランス・ストロールはほとんどのレースでQ1落ちを喫した。それが今季は多くのレースを上位グリッドからスタートしている。それは別に彼の運転スキルが１年で飛躍的に上がったからではない。

いまのF1はすべてクルマ次第なのである。そしてモータースポーツの頂点をうたうのなら、その状態に甘んじるべきではない。ドライバーローテーション制度が実現すれば、本当の意味で世界チャンピオンを毎年見ることができるだろう。それはやはりハミルトンかもしれないし、マックス・フェルスタッペンか、あるいはフェルナンド・アロンソかもしれない。重要なのは、たとえまたハミルトンがチャンピオンになったとしても、２位以下に圧倒的な差をつけての戴冠には決してならないだろうということだ。



今号のレポーター

ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材し続けているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

コロナ危機を“改革の好機”に昇華させたNASCARのいま

日程の変更や新規則導入の先送りなど、世界中のシリーズが新型コロナウイルス感染症への対応を強いられているなか
北米のストックカーレース最高峰はこの状況をポジティブに受け止め、近年望まれていた変革を実施する機会とすることに成功した

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：NASCAR

世界中がCOVID-19の流行により変化を余儀なくされている今日。そのなかでもNASCARは、もっとも積極的に、そして急進的な変革を推進しているカテゴリーのひとつだ。

変化は、NASCARが避け続けてきたものだ。しかし、この15年のあいだに人気が低迷したことで、統括団体にフレッシュなエネルギーと前向きな考え方を注入し、シリーズの再活性化を望む声が大きくなってきていた。

そしてNASCARは、このコロナ禍に迅速かつ断固とした対応をとると同時に、この状況を利用した。彼らは、既成概念にとらわれないさまざまなアイデアを実践する機会に恵まれたとポジティブにとらえたのだ。

NASCARは５月中旬にシーズンを再開して以降、オールスター戦を含む20以上のレースを開催してきた。この間にCOVID-19に罹ったのはふたりのドライバーとひと握りのチームクルーのみという事実が、NASCARがこのパンデミックにいかにうまく対応できているかを証明している。しかも、平日開催やダブルヘッダーを採用したほか、さらには遠隔開催地や渡航制限のある州でのレースをキャンセルするなどしてカレンダーを大幅に修正したことで、当初の予定どおりレギュラーシーズン26戦＋オールスターをすべて開催することができたのだ。これらの背景には、NASCARがカップ戦を開催する21のレーストラックのうち12施設を所有していることが大きな要因になったことは言うまでもない。

とはいえ、レギュラーシーズン最終戦のデイトナと、プレーオフ初戦のダーリントンの日程に変更がなかったのは何よりだ。そして、最終戦の開催地が過去15年間慣れ親しんできたホームステッド・マイアミからフェニックスとなった変革点も維持されることになった。

COVID-19の影響で変更を余儀なくされたのはスケジュールだけではない。５月にシリーズが再開して以降のレースはすべてプラクティスや予選がない１デイイベントとなっているが、ここまでのところ大きな問題はない。致命的なドライビングエラーやメカニカルトラブルも見られず、高いプロ意識を示しているのはさすがは最高峰シリーズだと言える。

NASCARは何年も前から平日開催やロードコース戦の増加、１デイイベントの導入を検討してきた。図らずも、コロナ禍がこれらのアイデアを実行に移す絶好の機会となったが、結果として得るものは多く、失うものはほとんどなかった。ストックカーファンは保守的で、変化の受け入れには消極的なことで知られてきた。しかし、今回の変革に対する反応は、とくに平日開催に関しては、おおむねポジティブなものだった。強いて言えば、参戦チームは１デイイベントがもたらすコスト削減の可能性に満足しているものの、そうなるとレーストラックでキャンプをして週末を過ごす多くのファンにチケットを販売するのが難しくなってきそうで、痛しかゆしといったところか。

COVID-19の影響がポジティブに作用した点が多くあったことは確かだが、ネガティブに働いた事柄ももちろんある。なかでも大きな犠牲となったのが、NASCARが2021年から導入を予定していた次世代マシン“ネクストジェネレーション”カーの開発延期だ。さらなる（NASCAR的な）テクノロジーの変化がもたらされることになることは間違いないが、それを目にするには22年シーズンまで待たなくてはいけなさそうだ。

いまのところ、ジム・フランス、スティーブ・フェルプス、スティーブ・オドネルといった比較的若い経営陣に率いられたNASCARは、非常に困難な時期に直面しているにも関わらず、このスポーツに強力なリーダーシップと安定性をもたらし、素晴らしい対応力を見せている。彼らのハードワークが、コロナ禍を乗り越え、シリーズを再開させるための効果的な青写真をもたらしたことは間違いない。



昨シーズン中に今季のプレーオフの日程が大幅に変更されることが発表されていたNASCARカップシリーズ。それもあって、ファンたちもパンデミックの影響によるさらなるスケジュール変更を素直に受け入れられたのかもしれない。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

プロ意識とは「楽しむこと」

この原稿を書いているのは、鈴鹿でスーパーGT第３戦が終わった翌日で、週末にツインリンクもてぎのスーパーフォーミュラ（SF）開幕戦を控えている月曜日である。新型コロナウイルス感染拡大騒動はいまだ収束しておらず、どちらのシリーズも参戦予定だった外国人ドライバーが来日できるのかどうか、各方面で心配が続いている。

なかには、サッシャ・フェネストラズのように入出国規制が始まる前から日本国内に住居を構え、「国内から」何の問題もなくシリーズに参戦している選手もいる。たまたま５月末、別件でフェネストラズの自宅取材をする機会があったのだが、定住と言えば聞こえはいいけれど、「実際は日本国内に足止めをくらって腐っているに違いない」と思いこんでいたぼくは、勘違いを見せつけられて仰天することになった。

彼は「新型コロナウイルスがあろうとなかろうと、今年は日本に定住して日本のレースに取り組むつもりでいた」と言い、その部屋もすっかり生活を楽しむ雰囲気で仕上がっていたのだ。こんな異国の地で、不要不急の外出自粛まで強いられて、普段はどうしているのかと聞くと「楽しく暮らしている。料理したり、リモートで日本語勉強したり、オンラインレースしたりしてる」と彼は明るく答える。

ぼく自身、外国暮らしが苦手なので、勝手に「彼も生活に難儀しているだろう」と決めつけたわけだが、その逞しいまでの順応性には驚くとともに、世界を股にかけるレーシングドライバーにとって、こうした生活力というか、楽しんで競技に取り組む余裕のようなものは重要な威力になるのではないかと考えさせられた。

じつはその後、たまたま地元でかつて日本代表として戦っていたという水泳の選手と知り合った際、「大事な試合のとき緊張したらどうやって対処するのか」と問いかける機会を得た。そのとき相手はぼくをバカにしたように「緊張？　するわけないでしょ？　だって緊張しないで全力を尽くせるように練習を重ねるんですから」と笑ったものだった。

言われてみればそうなのだ。目を吊り上げて悲壮な形相で戦う選手と、その競技を楽しんでいる選手と、どっちが自分の限界を出し切れるのか、要するにどっちが勝つのかと考えたら、おそらく科学的には後者に分がある。ぼくは運動生理学を知っているわけではないけれど、たとえば筋肉の反応は楽しんでいる人間の方が優れているだろう。イチロー氏だって肩に力が入っていたらヒットは打てないはずなのだ。

正直なところ、昨年の全日本Ｆ３選手権ではフェネストラズの対抗馬がいないに等しい状態だったので、ぼくには彼の実力がつかみきれずにいた。だから、今シーズンが楽しみだったのだが、開幕前にこれほど異国に馴染み、生活を楽しんでいる状態を見て、ますます楽しみになった。

そして、ようやくSGTが開幕して驚いた。「これが彼の真価か！」と痺れた。デビュー戦にもかかわらず、もはやベテランの域に入ろうとしている関口雄飛にひけをとらない走りを見せるではないか。まず速い。しかも強い。決勝レースでGT300マシンをさばきながらラップを重ねる姿には惚れ惚れさせられた。ああ、そういえば開幕前の取材時、「GT300の処理が初体験で課題だけど、オンラインレースでトレーニングしてるから大丈夫」と笑っていたっけな。あれは冗談ではなかったんだ。

彼の速さ、強さがホンモノだということは、開幕戦から決勝２位、２位、３位と３戦連続で表彰台に上がっていることが証明した。いまさらながら、こりゃ逸材だぞと驚くし、「これだけの能力がありながらメーカーの育成プログラムからははじかれてしまうのか、ヨーロッパの選手層はどれだけ厚いんだ」とあきれる。

今週末はいよいよＳＦ開幕戦である。考えてみれば取材者として８月末まで日本のトップフォーミュラが開幕しないのは初めての経験で、どうもペースがつかめず、どのように取材に取り組めばいいのかうろたえているのだが、フェネストラズの戦いぶりはひとつの視点にはなる。本誌が読者のお手元に届くころには結果が出ているはずで、開けてビックリ玉手箱だ。

ちなみに、フェネストラズの部屋に設営されたシミュレータのリグを借用して走り、彼のダラーラF3を鈴鹿のＳ字で大破させてしまったことは内緒にしておこう。



Photo : TOYOTA

auto sport No.1536 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

8/18 [tue]

F1 アルファタウリのピエール・ガスリー、自身のSNS上にて第6戦スペインGPの開催中に、フランス・ノルマンディの自宅が空き巣被害にあったことを明らかに

SF ThreeBond Drago CORSE、タチアナ・カルデロンが8月29～30日に開催される開幕戦もてぎに向けて来日したことを明らかに

WEC WECのCEOを務めるジェラール・ヌブー、「シーズン9」となる2021年シーズンのレーススケジュールを全6戦へと縮小する意向を明かす

8/19 [wed]

F1 現在参戦する全10チームが新たなコンコルド協定に合意したことが明らかに。これにより既存チームが2021～25年は継続して参戦することが決定

SF TEAM MUGEN、2020年のドライバーとして起用を発表していたユーリ・ビップスが、新型コロナウイルス感染拡大による渡航制限の影響で来日できないことから、今季スーパーGT GT500クラスに参戦している笹原右京を代役として起用すると発表

VLN アウディ、9月26日に決勝レースがスタートするニュルブルクリンク24時間へ向けて3チーム12人のドライバーラインアップを発表。同時に、セミワークス格のWRTが出走を見合わせることが明らかに

WRC ラリージャパン2020実行委員会、11月19～22日に行なわれる予定だった第8戦日本『ラリー・ジャパン』の開催を新型コロナウイルス感染拡大による入国制限を理由に断念したと発表

WRC FIA、第8戦日本が中止されたことを受け、11月19～22日に代替戦をベルギーで開催することを明らかに

8/20 [thu]

F1 ウイリアムズ、アメリカに本社を置く民間投資会社『ドリルトン・キャピタル』に自チームが買収されたことを公式ホームページで発表

8/21 [fri]

F1 ピレリ、2021年用タイヤのテストをシーズン中盤以降に延期することを発表。テストは金曜フリー走行2回目の30分間を利用して行なわれるが、実施するグランプリは現時点で未定とのこと

S-TAI TAIROKU Racing with B-Max Engineering、9月4～6日に開催される開幕戦富士24時間を、外国人ドライバーの代役を確保できなかったことなどの理由から欠場すると発表

『オートスポーツ』No.1535 発売

8/22 [sat]

F2 DAMS、第6戦バルセロナで負傷したショーン・ゲラエルの代役として、当初TEAM MUGENからSFへフル参戦する予定であったビップスを起用することを明らかに

GT 第3戦鈴鹿 予選 GT500クラスはModulo NSX-GT（伊沢拓也／大津弘樹）が、GT300クラスはTOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT（嵯峨宏紀／中山友貴）がそれぞれポールポジションを獲得

DTM 第3戦ラウジッツリンク レース1 レネ・ラスト（アウディ RS 5 DTM）が優勝。2位にニコ・ミュラー（アウディ RS 5 DTM）、3位にロビン・フラインス（アウディ RS 5 DTM）

8/23 [sun]

INDY 第7戦インディ500 レイホール・レターマン・ラニガンの佐藤琢磨が優勝。2位にチップ・ガナッシのスコット・ディクソン、3位にレイホール・レターマン・ラニガンのグレアム・レイホール go to p.3

GT 第3戦鈴鹿 決勝 GT500クラスはMOTUL AUTECH GT-R（松田次生／ロニー・クインタレッリ）が、GT300クラスはGAINER TANAX GT-R（平中克幸／安田裕信）がそれぞれ優勝 go to p.22

DTM 第3戦ラウジッツリンク レース2 ルーカス・アウアー（BMW M4 DTM）が優勝。2位にティモ・グロック（BMW M4 DTM）、3位にフラインス

RALLY サウス・エストニアラリー オィット・タナック（ヒュンダイi20クーペWRC）が優勝。2位にカッレ・ロバンペラ（トヨタ・ヤリスWRC）、3位にセバスチャン・オジエ（トヨタ・ヤリスWRC）

8/24 [mon]

F1 レーシングポイントのチーム代表を務めるオットマー・サフナウアー、2021年に施行されるデザインの複製に関する大幅な規制について「チームのビジネスに与える影響はない」と主張

8/25 [tue]

F1 ルノー、レーシングポイントのペナルティに関する控訴を取り消したことを明らかに。FIAがレーシングポイントのマシン模倣問題に対して2021年以降の技術規則を変更し、再発防止策を打ち出したことを受けての決定か

F1 かつてベネトンやルノーでチーム代表を務めたフラビオ・ブリアトーレが、新型コロナウイルスに感染していたことが明らかに。様態は良好で安定しているとのこと

F1 FIAが第13戦エミリア・ロマーニャGP以降のカレンダーを公開。トルコGPなど新たに4戦が加わり、今季は全17戦で競われることに

8/26 [wed]

F1 レーシングポイントのランス・ストロール、アメリカ・カリフォルニア州で続く山火事救援活動の支援のために、第7戦ベルギーGPで獲得するポイント1点につき1800ドルをロサンゼルス消防財団に寄付すると発表

S-TAI D'station Racing、今季の参戦体制を発表し、ST-Xクラスにアストンマーティン・ヴァンテージAMR GT3を、ST-Zクラスにアストンマーティン・ヴァンテージAMR GT4を投入することを明らかに

WRC ヒュンダイが第5戦トルコのドライバーラインアップを発表。3台目のドライバーとして、元世界王者のセバスチャン・ロウブを起用することを明らかに

WRC 新型コロナウイルス感染拡大の影響により、10月15～18日に予定されていた第6戦ドイツの中止が決定。これにともない、当初10月30～11月1日の日程だったイタリア戦の会期をドイツ戦が予定されていた期間に変更

8/27 [thu]

F1 ガスリー、昨シーズンのF2第9戦ベルギーの決勝レース1で事故死したアントワーヌ・ユベールを追悼した特別カラーのヘルメットを公開

SF Buzz Racing Team with B-Max、今季のレギュラードライバーを務めるシャルル・ミレッシと、セルジオ・セッテ・カマラが来日できないことから、開幕戦もてぎは1台体制で参戦することを明らかに。ドライバーは名取鉄平を起用

8/28 [fri]

F1 第16戦サクヒールGPのコースが、通常のグランプリコースとは異なるレイアウトとなることが明らかに

F1 アルファタウリのチーム代表を務めるフランツ・トスト、今季カーリンからF2を戦う角田裕毅の好走を評価し、アブダビGP終了後のテストで起用するドライバー候補のひとりであることを明らかに

F2 第7戦ベルギー 予選角田がポールポジションを獲得。2番手にハイテックのニキータ・マゼピン、3番手にMPモータースポーツの松下信治

SF 公式テスト＠もてぎ ITOCHU ENEX TEAM IMPULの関口雄飛がトップタイムをマーク。2番手にJMS P.MU/CERUMO・INGINGの石浦宏明、3番手にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの山本尚貴

8/29 [sat]

F1 第7戦ベルギーGP 予選 メルセデスのルイス・ハミルトンがポールポジションを獲得。2番手に同じくメルセデスのバルテリ・ボッタス、3番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン

F2 第7戦ベルギー 決勝レース1 マゼピンがトップでチェッカーを受けるも5秒のタイムペナルティのため角田が繰り上げで優勝。2位にマゼピン、3位にプレマのミック・シューマッハー

INDY 第8戦ゲートウェイ 予選 チーム・ペンスキーのウィル・パワーがポールポジションを獲得。2番手にアロウ・マクラーレンSPのパトリシオ・オワード、3番手にディクソン

INDY 第8戦ゲートウェイ 決勝 ディクソンが優勝。2位に佐藤、3位にオワード

INDY 第9戦ゲートウェイ 予選 佐藤がポールポジションを獲得。2番手にチーム・ペンスキーのジョゼフ・ニューガーデン、3番手にパワー

SF 開幕戦もてぎ フリー走行 午後ITOCHU ENEX TEAM IMPULの平川亮がトップタイムをマーク。2番手にKONDO RACINGの山下健太、3番手にVANTELIN TEAM TOM'Sの中嶋一貴

SF 開幕戦もてぎ フリー走行 午前 TCS NAKAJIMA RACINGの大湯都史樹がトップタイムをマーク。2番手に山本、3番手にTCS NAKAJIMA RACINGの牧野任祐

8/30 [sun]

F1 メルセデスのチーム代表を務めるトト・ウォルフ、今季のフェラーリの不調について「チーム首脳の何人かの決断に問題がある」と主張

F1 第7戦ベルギーGP 決勝 ハミルトンが優勝。2位にボッタス、3位にフェルスタッペン go to p.30

F2 第7戦ベルギー 決勝レース2 プレマのロバート・シュワルツマンが優勝。2位にシューマッハー、3位にユニ・ヴィルトゥオーシの周冠宇

INDY 第9戦ゲートウェイ 決勝 ニューガーデンが優勝。2位にオワード、3位にパワー

SF 開幕戦もてぎ 予選 平川がポールポジションを獲得。2番手にKONDO RACINGのサッシャ・フェネストラズ、3番手に同じくKONDO RACINGの山下健太

SF 開幕戦もてぎ 決勝 平川がポール・トゥ・ウイン。2位に山下、3位にフェネストラズ

OTHER スーパーGT GT500クラスやSFに参戦する関口雄飛が、フランスの高級時計メーカー『B.R.M』のアンバサダーに就任したことが明らかに

8/31 [mon]

S-TAI Racer DOME Racing、今季のチーム体制を発表し、ホンダ・シビック・タイプR TCRを駆る6名のドライバーラインアップが明らかに

9/4 [fri]

FRJ 第3戦富士

WRC 第4戦エストニア

『オートスポーツ』No.1536 発売 この号です

9/5 [sat]

FRJ 第3戦富士

S-TAI 開幕戦富士24時間

WRC 第4戦エストニア

9/6 [sun]

F1 第8戦イタリアGP

GTWC 第3戦ニュルブルクリンク

DTM 第4戦アッセン

S-TAI 開幕戦富士24時間

WRC 第4戦エストニア

9/13 [sun]

F1 第9戦トスカーナGP

GTWC 第4戦マニクール

DTM 第5戦ニュルブルクリンク

WTCR 開幕戦オーストリア

GT 第4戦もてぎ

9/18 [fri]

『オートスポーツ』No.1537 発売

※このページの情報は8月31日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2020年9/18号（隔週金曜日発売）
2020年9月4日発売　第57巻第15号　通巻1536号

No.1536 9/18号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	高橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover Photo	INDYCAR	

auto sport Web
MOTORSPORT PORTAL



as-web.jp

FROM PIT CREW

●スーパーGTに続き、スーパーフォーミュラも当初の予定から約5カ月弱遅れでついに開幕を迎えた。プロモーターやオーガナイザー、エントラントをはじめとした関係者の多くの方々の苦労や努力が実り、無事にもてぎの週末を終えた。SF開幕戦は、日本政府の指針に沿って「上限5000人」の観客を入れて行なわれたことが最大のトピック。開催権料など舞台裏の経済的な側面も無関係ではなかろうが、ファン視点に立って純粋に興行としてとらえたとき“レース界にとってのニュー・ノーマル”が、少しずつかたちとなって見えはじめたことが素直にうれしい。パドック内に関して言えば、すでにF1などでも実績のあるソーシャルバブルが実践されており、チーム間の横の移動を最小限にとどめるためピット／ホスピタリティを縦割りとし、感染者が出た場合のリスクを最小限にとどめる策が見てとれた。無観客からの脱却に向けては、観戦者と関係者の入場ゲートを南と北でセパレートしたうえで、スタンドとパドックの通路を完全封鎖するなど考えられうる措置が徹底されていた。5000人とはいえ、久々の現地観戦となったファンの生の声をスタンド側まで直接聞きに行きたかったが、前述のような措置の意味を考慮し今回の本誌は取材を控えた。いまは現地観戦されたファンの皆さんがどのような気持ちで帰路についたかが気になっている。（田中）

●琢磨選手がやってくれました！　インディ500 2度目の優勝までの思考とクルマ作りはまさに熟手のそれ。今号のインタビューでは、“男の約束”を果たした決勝翌日に琢磨選手を直撃。そして次号（9月18日発売号）では、インディ500決勝の具体的なクルマ作りと落とし込みについて、ゲートウェイでお話を聞かせていただいております。こちらも超“特濃”です。お楽しみに！（カズキヨ）

●誠に残念ながら今号の本誌ではまったく触れられていませんが、BMW M4 GT3のプロトタイプがお披露目されましたね。目はかっこいいけど鼻が……というのはおいといて、個人的に注目（？）しているのは音。このクルマ、直６なんですね。個人的に直６の音はターボもNAも大好き。マイカー（直４のNA）の音も嫌いじゃないですが、直６とすれ違うたびに、羨ましいやら妬ましいやら、複雑な思いをするわけですが……何にしても、将来GT300クラスなどで見たいと思っている一台です。（きゃりー）

●安倍総理大臣の辞任という大きな動きがあったとおり、個人的にこの月はいままで以上に精神性が重視されるような大きな変化が起こる予感がしています。そのように思い至ったきっかけは先のベルギーGPで、たとえばハミルトンはチャドウィック・ボーズマン氏に捧げるという意味で鬼気迫るタイムをだしましたし、ガスリーは亡き親友のためにというウエットでもアツい心境が好走を見せたと言えるのかもしれません。これからの季節は「思考が現実化するスピード」に注目していきたいと思います。皆さんはいかがお考えでしょうか？（マル）

SPECIAL FEATURE

On the EDGE ── 情報がレースをもっと楽しくする

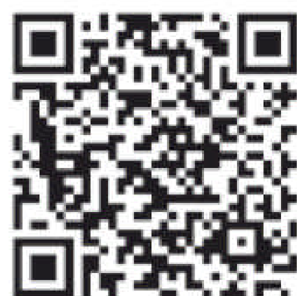
IRREGULAR

REGULAR

作家いしいしんじと
小学生の息子ひとひが描く
すばらしきモータースポーツの世界

ピット・イン

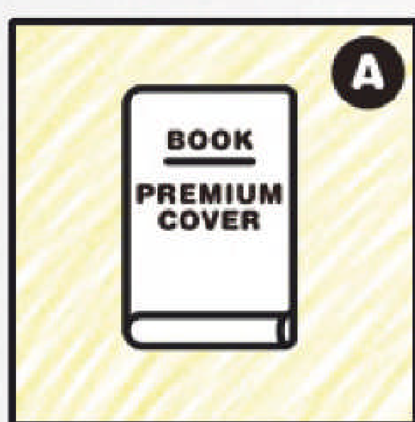
書籍化プロジェクト
「モノコトメーカーズ」で応援を募集しています

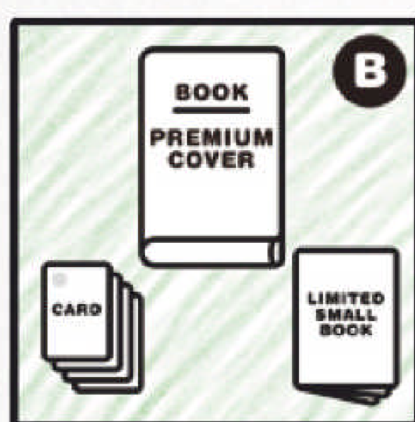


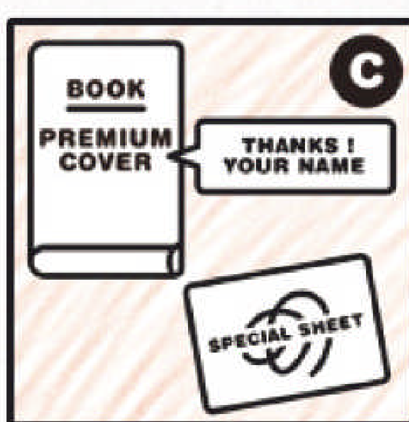
https://crowdfunding.sun-a.com/projects/ishiishinji-pitin

応援いただいた方へ
感謝の気持ちを込めたおまけをお届けします

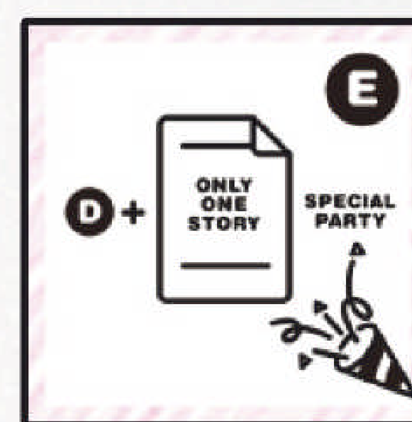
●プレミアムカバーデザインの書籍
●『ピット・イン』カラーイラスト使用ポストカード8枚セット　●いしいしんじ書き下ろし「内容は、お楽しみ」おまけブック
●書籍の巻末に、応援いただいた方の「お名前クレジット」を掲載　●いしいしんじ直筆サイン&イラスト入りスペシャルシート
●希望のテーマで、いしいしんじが書き下ろす世界にひとつの小説
●2020年10月11日（日）オンライン出版記念パーティ開催











詳細は上記URLまたはQRコードからプロジェクト告知ページにて、ご確認ください
「おまけ」は、このクラウドファンディングから、ご支援いただいた方のみの特典となります

書店さまへのご案内

2020年11月発売予定の書籍『ピット・イン』の事前注文を受け付けています。
ご希望に応じて、お客様への購入特典として「著者いしいしんじ氏の直筆サイン入りカード」をご用意します。
お問い合わせ、ご注文は下記まで、お願いします。

書籍『ピット・イン』 著者：いしいしんじ 絵：いしいひとひ	発行：株式会社 三栄 2020年11月 発売予定 予価：本体2700円+税	株式会社 三栄 販売統括部　担当：宮外 電話：03-6897-4611（平日10:00 - 17:00） メール：san-ei@san-ei-corp.co.jp

忘れものを取りに

いつもより3カ月遅く
いつもより夜が長い
そんなル・マンがやってくる
昨年のやるせなさを取り返そう
栄光の価値は、変わらない

Photo：ドリュー・ギブソン（Drew Gibson）

第88回 ル・マン24時間レース
スケジュール

9/17 (Thu)
10:00-13:00：FP1
14:00-17:00：FP2
17:15-18:00：Qualify
20:00-24:00：FP3

9/18 (Fri)
10:00-11:00：FP4
11:30-12:00：Hyperpole

9/19 (Sat)
10:30-10:45：Warm Up
14:30：Race Start

9/20 (Sun)
14:30：Finish

＊無観客開催。日本時間は+7h

e Mans 2020



Route guidance for the 24 hours of L



ラッキーと思えるか

〝経営者〟可夢偉が考える withコロナ時代の生き方とキャリア

スパと日本をつなぐ回線がアクティブになると
画面の向こうに可夢偉は飄々と現れた
その佇まいはいつもと変わらない
レースができなかった期間を、どう過ごしたのか
かつてない状況となったいま、何を考えているのか
それらを尋ねるあいだにも、可夢偉はこの先の
〝生き方〟をじっくりと考えているように見えた

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：ドリュー・ギブソン（Drew Gibson）／TGR

走れないときに差をつける方法

――8月のWEC第6戦スパ6時間レースに出るためいつ渡欧し、どのように過ごしていたのですか？

小林可夢偉（以下、可夢偉）：6月中旬に日本を発ち、モナコにいました。とくにどこかに行くこともなく、ほぼ家でご飯を作り、ちょっと運動をして、スーパーに行ってという日々でしたね。ボーダーがオープンしてヨーロッパに入れると分かり、すぐ日本を出たんです。シーズンを通しての優先順位の1番がWECであることを考えると、もしテストのタイミングで日本から出られなくなったら怖いじゃないですか。でも、入っておけば問題ないし、追い出されることもないので。

――これほど長期間、レースをしなかったことは過去にありましたか？

可夢偉：なかったですね。でも、仕事がないのと、仕事はあるけどできないという状況では、話が違うので。クルマに乗ってはいないけれど、WECもスーパーフォーミュラもオンラインでのミーティングとかはいつも以上にしています。たしかに乗っていないけれど乗っている感覚になっているので、あまり違和感はないんです。走れないあいだだからこそ何をするのか？ それが走っていないあいだに（ライバルに）差をつける部分じゃないですか。

#7 TOYOTA GAZOO Racing

Kamui Kobayashi

走れないからと家で寝ているだけだったら、それは単なるサボり。走れないからこそ、やることを考えてやるのが前提なので、僕はとくに影響ないです。

――翌々週にはスーパーフォーミュラの開幕戦が控えていますが、日本帰国後の隔離期間が気になります。レースに出られるか出られないのか、現時点でまだ分からないのですか？（＊その後、出場が正式に決定）

可夢偉：まだ決まっていないですけど、もし物理的に出られないようであれば、たぶん帰らずこっち（欧州）にいます。

――有効ポイント制とはいえ、シリーズ争いは厳しくなるのでは？

可夢偉：この状況は予想もしていなかったので、正直に言うと残念ではあるけれど、スーパーフォーミュラに出られなくなるかもしれないということ以外はあまり影響がない。もっといろいろな影響を受けている人が多くいることを考えれば、別に文句を言うようなことではないし、時代の変化に今後どうやって対応していくかということです。この騒動が起きたのは3月頃で、すでに参戦計画を決めていたので何も対応できなかったけれど、今後どれくらい長引くのか分からない状況を考えると、来年に向けてしっかり考えていく必要があると思っています。

――シーズン単位ではなく、もっと長いスパンで考える必要があると？

可夢偉：僕が21とか22歳だったらいいんですよ。でも、今年僕34になるんです。ということは、40歳まで乗るとしたら、あと7回しかチャンピオンを獲ることができない。ハタチならばチャンスは20回あるけれど、それが7回しかないという状況で、はなからチャンピオンシップを落とす可能性があるシリーズに出るのか、ちゃんとシーズンを戦えるレースに出るのかというのは、自分が引退したときに大きく影響するのではないかと思ってます。最低限戦えるレースって、あのときほかになかったのかな？ とかね。このコロナ禍って、ちょっと異常じゃないですか。いままで何とかできたことが、何とかできるっていうレベルではないし、無理をして出てもしょうがないなっていうのは正直あります。

――やはりWEC、そしてル・マンが最優先すべきレースなのですね？

可夢偉：そうです。それは間違いないんですけど、それ以外のカテゴリーに関しては正直考えるべき時期に来ているのかな、と思っています。

――耐久ドライバーとしてのキャリアを着実に積み重ね、今年のデイトナ24時間では2連覇を果たしましたが、それによってアメリカのレースに対する思いはさらに強まりましたか？

可夢偉：そうですね。いままではヨーロッパと日本でしか本格的にレースをやってこなかったので、アメリカでしっかりとレースをしてみたい気持ちはあります。人生の経験というなかで、アメリカを通過しておいた方がいいなという思いもありますし、40歳になってからやるよりは、早いうちにやっておいた方が楽だろうなと正直思います。

リアルは非合理

――7月のポールリカールで久々にTS050ハイブリッドをテストしましたが、どんな気分でしたか？

可夢偉：バーチャルとは違いましたね（笑）。クルマの速さとかは全然問題なかったんですけど、やっぱりリアルに乗ると、バーチャルの感覚とは全然違った。暑くて汗もかくし。そういうなかで、クルマがどうしたいのかをしっかり考えて。バーチャルだとタイヤとか、もうちょっと合理的なんですけど、レーシングカーっていうのは非合理なんです。そういうものに対してどうするのかというのを、実際に走りながら考えるのは楽しい。突き詰めれば何でも楽しいとは思うんですけど、やっぱり自分が昔から楽しいと思ってやってきたことなので。懐かしい感じがありながら、それをナチュラルにできる。何かを抑えることなしにできるのは、やはり楽しいですよね。

――ここまでのシーズンを振り返ると、オースティンでレベリオンに負けたと

Kamui Kobayashi

きなど、フラストレーションを強く感じているように見えました。

可夢偉：まあ、正直なところフラストレーションしかないですよね。僕らドライバーは、フェアにレースを戦いたいというのが本音ですから。それでも、自分の仕事は仕事なので。落ち着いて、クルマから最大限の力を引き出すしかなかったです。

——ル・マンではサクセスハンデが撤廃され、本来の戦いをできるはずですが、今年のル・マンに対する思いは？

可夢偉：普通にやれば勝てると思うんです。ただ、普通にやっていても、気をつかっていても何かが起きる。それがル・マン。大事なのは、ひとつひとつ、自分たちができる仕事を最大限にやること。変に無理することもないと思うし、特別なことをする必要もない。そのなかでもひとつひとつ気を遣って、しっかりと1週間を組み上げていくことが何よりも大事だと思っています。

——最大のライバルとなるであろう、8号車を意識していますか？

可夢偉：それは、正直全然ないです。自分たちがいい仕事をできるかできないかだけなので。たしかにレースって相手がいるところでの勝負なんですけど、一番大事なのは自分たちがいかにいいクルマを作れるか、いい走りをできるか、ミスなくやりきれるかっていうところなんですよ。だから、あまり相手を意識してもしょうがない。相手ばかり見ていたり、ちょっと相手よりも速かったら満足するようではだめ。相手を圧倒するためには、自分たちが満足できる仕事をするしかないんです。

ハタチとかだったらいいけど、僕、今年34になるんです 40歳まで乗るとしても、あと7回しかチャンスがない

変わりゆく「当たり前」

——長く、特殊なこのスーパーシーズンをどのように感じていますか？

可夢偉：いつも6月に開催されていたル・マンが9月に行なわれたりとか、僕にとっては『特別な年』です。初めての無観客という、誰もやったことがないル・マン。そんな経験をできることを、ラッキーと思わなければならない。ただ人生でいくと、いろいろ考える必要があるタイミングやなと。ウォーレン・バフェット（アメリカの投資家）が言っているように、これからいろいろ変わると思うんです。インタビューだってこうやってオンラインでやってるじゃないですか。1回やってこれで充分やったら、これが当たり前になってくると思うんですよ。だからレースだけでなく、人生物事を考えなければいけないなというのが本音です。これからどう人生変わるやろうか、どう変わっていくやろかということを、このコロナ禍ですごく考えましたね。

——レーシングドライバーであると同時に、経営者でもある可夢偉選手ならではの視点ですね。

可夢偉：レーシングドライバーって、経営者でなくてはダメですからね。ひとりではできないし。自分がどうなりたいのか、どういうところに売り込んで、どういうところで乗りたいのかというのを含めてね。いままで日本でレースをしていて、ヨーロッパとの往復が当たり前の時代だったけど、果たしてそれが元どおりに戻るのかなって。たとえ戻ったとしても、今後どういうふうに制限がかかるのか分からないじゃないですか。チームとのミーティングは全部オンラインでできる時代になるかもしれないし、もしかしたら、いまよりもっと多くレースを戦えるようになるかもしれないし。

——もし欧米に拠点を置いたとしたら、



耐久レースが主になるのでしょうか？それともフォーミュラも選択肢に入ってくるのでしょうか？

可夢偉：それは分からないです。そう簡単にできるようなものではないので。でも、何となくいままでどおりにはいかないだろうなあって気はしています。

――いろいろなことが変わりますね。

可夢偉：レースの取材だって、いままでは現場に行ってインタビューするのが当たり前と思った時代だったのに、5年後にはそれが変わっているかもしれない。たとえば、テレビで見ている人も自分がクルマに乗っているような感覚の視聴の仕方になるとかね。今後5Gが普通になったら映像や情報をもっと簡単に、いっぱい出せるようになるはずだし。外からだけでなく、ドライバーが乗った目線からの情報を発信できたらもっと面白いだろうし、インタビューもしやすくなるかもしれない。たしかに雰囲気とかは現場に来なければ分からないけれど、テクノロジーがこれからもっとすごいことになっていき、どうやって家でもレースを楽しませるかとなると、たぶんそういう方向になるのではないかと僕は思います。

――今年のル・マンは無観客レースなので、まさにそれに近い形になると思いますが、可夢偉選手個人としては何を発信できると思いますか？

可夢偉：今年は、とりあえずやるしかない。ル・マンというのはやはりお祭りであって、みんなに来てもらい、みんなで楽しむっていうのが本来のル・マンなんで、今年何かを届けようっていうのはウソをついていることになる。今年は無観客でやらせてください、というのが本音ですよ。そこは無理をしてもしょうがない。

――あの高い位置にあるポディウムから、誰も観客がいない表彰式を見渡すのはどんな気分なんでしょうかね？

可夢偉：だから、ラッキーと思うしかないんです。だって、戦前からの歴史があるル・マンで、お客さんがいないレースなんてこれまでなかったのでは？　戦争直後のル・マンでさえ、そんなことなかったと思うんです。となると、そんな歴史のタイミングのひとりになれるっていうことを、名誉と思うしかないなと僕は思うんです。



TGR

フィニッシュ後、ホームストレート目指して観客がなだれこむ様はル・マンの伝統であり風物詩だったが、今年はもちろん彼らの姿もない。表彰台の上からは、どんな光景に見えるのだろうか。



 D.Gibson

Text：世良耕太（Kota Sera）
Photo：ドリュー・ギブソン（Drew Gibson）

性能均衡策に対するトヨタのアプローチとル・マン3連覇への展望

〝スイートスポット〟を外して

WECの2019・20シーズン、トヨタはプライベーターと争っているEoT（テクノロジーの均衡）に加えて今季から導入された「サクセスハンデキャップ」は、戦い方をいかに変えたのだろうか

2019／20シーズンが進行中だったWECは、20年2月23日に第5戦ローンスター・ル・マン（COTA6時間）を終えたところで長いブランクに突入した。

新型コロナウイルス感染拡大の影響である。3月20日の第6戦セブリング1000マイルは中止になり、4月25日に決勝が予定されていたスパ6時間は8月15日に、6月13日～14日のル・マン24時間は9月19日～20日に延期されることが発表された。

「影響はありました」とTOYOTA GAZOO Racing WECチーム代表を務める村田久武氏は説明する。

「当然、テストはできません。シミュレーションをいくらやったところで、実際とは違います。ドライバーもそうだし、チームのオペレーションもそうですが、まわりにクルマがいて初めて練習になる。その意味で、実戦から遠ざかるといろいろなタイミングがずれていってしまいます」

ストレスその1だ。その2は感染防止対策である。チームメンバーの安全を確保する必要があるし、メンバーには家族がいる。開発拠点のみならず、サーキットでの対策も打たなければならない。考えなければならないことは山ほどあったが、TGRヨーロッパがあるドイツと日本側で情報を共有しながら、感染を防止する仕組みを作っていった。

「チームから感染者を出して撤退しなければならない事態になってはいけないので、7号車と8号車、どちらか一方に陽性者が出たとしても、もう一方のクルーに影響が出ないようにしなければなりません。セッション後はトラックの中でミーティングしますが、それこそ三密なので、いままでのようにはできない。じゃあどうするのか。その仕組みづくりに時間がかかりました」

トヨタは7月にポールリカールで30時間耐久テストを実施した。ル・マン24時間を念頭に置いたものだったが、感染防止対策を織り込んだ新しい仕組みがきちんと機能するのか、確認する意味もあった。TS050ハイブリッドが搭載するハイブリッドシステムは東富士研究所に勤務する技術者が主に開発している。いつもなら日本から現地にクルーを派遣するところだが、当然のことながら、現地に派遣できる状況ではなかった。

そこで、第6戦スパ・フランコルシャン6時間では、新しい試みにトライした。現地のピットと日本側をオンラインでつなぎ、テレメトリーのデータをモニターできる環境を整えたのである。F1ではすでにスタンダードになっている仕組みで、これなら、現地にいなくても走行中の車両の状態をリアルタイムに確認することが可能だ。

この件については、課題と収穫があった。課題は、WEC版テレワークは万能ではないことが判明したことだ。テレメトリーのデータで気になる点があり、実際に物を見て確認したいと思っても、普段そうしているように自分では動けないのがもどかしい。現地のスタッフに相当なストレスを掛けるこ

2019/20シーズンはここまで第3戦上海、第5戦オースティンでプライベーターの総合優勝を許した。村田氏は「WECはその名のとおり長距離を走る耐久レースであればいい。パフォーマンスをそろえ、いろんなクルマが出場できるのがいい」と持論を語る。



とが分かり、ル・マン24時間に向けてはクルーを派遣する方向で調整中だ。

収穫は、レースサポートの枠に留まらず、市販車の開発でもテレワークの技術が活かせそうなことだ。

「市販車の開発も海外のサーキットで行なうことがあります。日本で開発しているエンジニアが全員で現地に行かなくても、日本にいながら開発に参加できる可能性を感じました」

GAZOO Racingカンパニーのエグゼクティブ・ヴァイス・プレジデントとして、レースだけでなく市販車（GRスーパースポーツ（仮称）もその1台だ）の開発にも責任を負う者としての視点である。新型コロナウイルスはさまざまな方面でチームにストレスを与えているが、ネガティブなことばかりではない。新しい環境を受け入れるなかで、チャンスを生み出してもいる。

スパで見えたしわ寄せと成果

19／20シーズンの戦いについても同じことが言える。

今季は18／19シーズンに導入されたEoT（技術均衡調整）に加え、サクセスハンデキャップ制度が導入された。レースで好成績を収めるほどにハンデは大きくなり、スピードは削がれる方向である。サクセスハンデキャップの影響が大きく、トヨタは第3戦上海4時間と第5戦ローンスター・ル・マンで、勝利を逃している。

「WECというコミュニティの住人として、村全体がなくなってしまわないよう協力しなければなりません。コミュニティが共存共栄できなければ、カテゴリー自体がなくなってしまいます。コミュニティを存続させる条件としてサクセスハンデキャップを受け入れると決めたときから、自分たちはそれを嘆くのではなく、『できることを探してさらに強くなろう』と言い続けてい

「サクセスハンデ」とは？

2018/19シーズンに導入されたEoT（技術均衡調整）に加える格好で、2019/20シーズンはサクセスハンデキャップ制度が導入された。LMP1カテゴリーに属するハイブリッド（実質的にトヨタ）とノンハイブリッド（プライベーター勢）の性能差を縮め、競争力をバランスさせるのが狙いだ。ハンデは前戦で獲得したポイントに応じ、ラップタイムに換算して課す仕組み。

たとえば、開幕戦シルバーストン4時間で優勝したトヨタ7号車は、第2戦富士6時間で1.40秒、2位になったトヨタ8号車には1.00秒のハンディが課された。1.40秒、1.00秒それぞれ遅くなるように、1周あたりのエネルギー放出量（モーターアシストできる時間に影響）と最大燃料流量（エンジンパワーに影響）、1スティントあたり燃料使用量（燃費に影響）などに振り分けて調整する。7号車、8号車とも最低重量が昨シーズンに比べて28kg重くなっている（932kg）のは、サクセスハンデではなくEoTだ。第2戦以降もトヨタの2台はハンデを跳ね返して好成績を挙げ続けたため、7号車と8号車のラップタイムハンデキャップは、第6戦スパ・フランコルシャン6時間の段階ではそれぞれ、3.52秒、3.08秒に増えた。



レース時間が長くなればなるほど路面状態が不安定になればなるほどトヨタに勝機が生まれてくる

ます」

強くなった成果は2戦ぶりにワン・ツー・フィニッシュを果たしたスパ戦で現れたのだが、このレースではトヨタ7号車と8号車が重いハンデと戦っていることもまた、明らかになった。

「レーシングカーは、クルマもパワートレーンもオールマイティには作りません。あるスイートスポットに合わせて作ります。空力も、エンジンも、モーターも、バッテリーも、もっともいいところに合わせて作っているので、（ハンデによって）クルマが重くなったり、馬力が出せなくなったりすると、スイートスポットからどんどん外れたところで運用しなければならなくなります。そうなると、どんどん効率が悪くなったり、信頼性を削ったりして走らなければなりません。そこをアジャストしながら走っているのが実態です」

スイートスポットを外した状態で走るしわ寄せは、スパのレースで現れた。8号車（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー）はレース序盤に最終コーナーでコースアウトすると、コースに復帰してもペースが戻らない症状に見舞われた。中盤には、ピットストップ後のアウトラップで同様の症状が発生。7号車（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス）にも同じ症状が現れていたという。

「スイートスポットがずれていたのが原因です。サクセスハンデキャップによってバッテリーやモーター、エンジンの使い方がどんどんずれていくと、条件によって正常に働かない領域に入ってしまう。本来なら、そこに入らないようにまわりのエンジニアが誘導すべきなのですが、ポンと入ってしまった。そこから脱出するのに時間が掛かったのです」

これが、8号車が突然スローダウンした理由で、深刻なトラブルを回避するためのセーフティモードに入ってしまったのだった。「スイートスポットからずれながら、なんとかオペレーションしているのが実態」なのが分かる。スパ戦は路面がウエットだったので、なおさらセーフティモードに入りやすい条件だったという。ル・マン24時間に向けた課題が生まれたことになるが、その前哨戦ともいえるレースで経験できたのは幸いだった。

スイートスポットからずれたことによるトラブルの発生が課題なら、収穫は、それを克服してワン・ツー・フィニッシュを達成したことだった。

「いまのハンデキャップだと、ドライのレースでは厳しい。１周や５周の勝負だと１００％勝てません。だけど、スパのときのように路面が濡れていて、どんどん乾いていくような状況だと勝機が出てきます」

スパ戦では、完全ウエットのスタート直後に、２台のトヨタが先頭からスタートしたレベリオン１号車をパスして勝負がついた。

「雨がひどいうちに４ＷＤを使って前のクルマをパスする。こういうのが、自分がずっと前から言い続けてきた強いチームのやるべきこと。ハンデによってパフォーマンスが落ちてくると、一発では勝負できません。だけど、６



LMPのドライバーズ選手権はル・マン24時間（ポイント2倍）、バーレーン8時間（ポイント1.5倍）の2レースを残した現在、7号車の3人が8号車の3人を12点ポイント差でリードする展開。ル・マンでの勝敗だけでなく、シリーズ争いの行方も見逃せない。

時間のレースでは給油もあるし、バックマーカーを抜く必要もある。6時間をトータルで考え、性能を上げる余地を必死で探し、探したものをサーキットで実行させていく。そうするとチーム力が上がるわけですが、スパは実際にそれが実行できたレースでした」

ハンデキャップが重くなってくると、4時間レースでそれを取り戻すのは難しいという。勝利を逃した第3戦上海の結果が、そのことを裏付けている。レース時間が長くなればなるほど、路面状態が不安定になればなるほど、トヨタに勝機が生まれてくる。つまり、チーム力の上がったトヨタにとって、ル・マン24時間は好都合というわけだ。

レコード更新は諦めない

もちろん、安心はできない。ル・マン24時間はこれまでと異なる計算式が適用されるとはいえ、2台のトヨタがスイートスポットから外れた状態で走らざるを得ないことに変わりはない。もとをたどれば、TS050ハイブリッドは878kgの最低重量に合わせて設計された車両なのだ。それが今季は932kgに規定されている。54kgの重量増は、長く走れば走るほど、ボディブローのように耐久信頼性をむしばんでいくに違いない（もちろん、対策は講じているだろうが）。エンジンもモーターもバッテリーも、スイートスポットから外れた領域での作動を強いられる。

「自分たちのクルマがコースレコードを記録した年がありました」

17年のことだ。小林可夢偉がドライブする7号車が予選で3分14秒791のラップタイムを刻み、15年にポルシェ919ハイブリッドが記録したそれまでの最速タイムを約2秒も上回ってみせた。

「あのときが、スイートスポットのど真ん中でした。少しずつ改良はしていますが、（EoTとハンデキャップによって）そこに戻れないことはもう分かっています。これまでバックマーカーに引っかからず、タイヤと路面がぴったり合わさったことはありませんでした。（条件がそろえば、17年のタイムを）越せるか越せないか。微妙なところですが……」

諦めてはいない。19年のル・マン24時間では7号車の可夢偉と8号車の中嶋一貴が3分15秒台を記録した。ふたりとも「抜くつもり」だったが、条件がそろわなかった。

「今年のル・マンは寒くなります。それがいい方向に行くのか、悪い方向に行くのかは、まだわかりません。タイヤのコンパウンドの話もありますし」

20年のル・マン24時間は例年に比べて3カ月遅い、初秋の開催だ。6月でさえ夜のル・マンは気温が低くなるが、今年はもっと寒くなることが予想できるし、日没が早いため、寒い時間が長くなることも予想できる。しかし、タイヤは9月下旬の開催に向けて特別には開発されておらず、6月の開催に向けて用意したスペックを使う。これまでも夜に向けたコンパウンドの合わせ込みは難しかったといい、さらに厳しい冷え込みが予想される9月下旬開催のル・マンに向け、検討を重ねているところだという。

夜のタイヤをどう上手に使いこなすかも、チーム力の見せどころだ。そうして、最終的には勝って3連覇を果たすのが目標である。3連覇を果たすと、優勝トロフィーを永久に保持する資格がACOから与えられる。

「それは最低限実現すべきことです。『1回目はフロック』と言われないために、2年目を頑張りました。2回獲ったら3回獲らないと。でっかいトロフィーを持って帰りたいのもあるし、TS050とトロフィーをセットにして永久保存したいのもあります。TS050にとっても最後のル・マンですから、3連覇は必須条件として、みんなで頑張っています」

そうなのだ。16年にデビューし、残り5分の悲劇を経験しながらも姿形と中身を進化させながら戦ってきたTS050ハイブリッドにとって、今回が最後のル・マンになる。TS050からバトンを受け継ぐハイパーカーは、今年の9月に始まるはずだった新シーズンでデビューする予定だった。本来ならすでにシェイクダウンを済ませている時期だが、19／20シーズンのスケジュールが変更になったため、待機している状態。シェイクダウンは10月に予定しているという。

ル・マン・ウイークでは、村田氏がトロフィー返還セレモニーに臨む予定だという。そのときにサプライズがあるかもしれない。

「8号車は2連覇しているので、当然、自分たちで3連覇したいと思っているでしょう。一方で7号車は、『いい加減にしろよ、今年はオレらが優勝する』と思っているに違いありません」

さて、88回目のル・マン24時間レースを制するのは、7号車か8号車か（と、言い切ってしまおう）。



恋しい日本食。

山下健太

進化と葛藤のＬＭＰ２修行

Kenta Yamashita

Text：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：TGR



Route guidance for the 24 hours of Le Mans 2020

ドイツに居を構えての武者修行は、コロナ禍で突如中断
しかし、山下健太の世界選手権挑戦は続いている
スーパーGT王者として"世界進出"した山下を
待ち受けていたのは、慣れ親しんだ日本とは異なる環境
初めて尽くしのなかで奮闘してきた"ヤマケン"は
スパ戦を終えて日本へと帰国したタイミングで
電話でのインタビューに応えてくれた

トヨタのWEC育成ドライバーとして、山下健太は今年1月に日本を離れ、TGR-E（旧TMG）があるドイツのケルンに居を移した。スーパーGT参戦を諦め、スーパーフォーミュラとWECに専念するためだが、コロナ禍により急きょ帰国。以降、日本を拠点とする生活が続いている。

「セブリング1000マイルに出るため3月上旬にアメリカに入りましたが、そこで中止の発表があり、その時点ですでにヨーロッパでコロナが拡大していて……。ドイツに戻らず日本に帰ったのですが、結局そのまま日本にいることになってしまいました」

ドイツでの生活は約3カ月で終わっ



たが、山下にとっては密度の濃い日々だったようだ。

「外国に住むのは初めてだったので、最初はイッパイイッパイでしたね。文化や食べ物など日本とはすべてが違ったし、部屋の中で靴を履きっぱなしだとか、いい・悪いではなく、こんなに違うんだと。それに慣れるのに1カ月くらいかかりました。でも、ドイツはフレンドリーな人が多く、まったく知らない人でも挨拶したりとか、無駄に道を譲ってくれたりだとか（笑）。アウトバーンの速度無制限区間で、貸してもらっていたプリウスで200㎞／hくらい出せたのは楽しかったです」

英語のレッスンとフィジカルトレーニングを交互にやりながら過ごし、山下は欧州の生活に馴染んでいった。

「ただ、料理だけは日本食が好きなので、そこだけは恋しくなりましたね。自炊もしていましたが、近くに日本食レストランがあったので、そこに通って良くしてもらっていました。あのまますっと住み続けられるかなと思っていたのですが……」

住んでいたアパートの扉を、再び開けることなく山下は日本に帰国した。

「部屋の荷物はTGR・Eの人に引き上げてもらい、今度ル・マンで受け取る予定です（笑）。アメリカに行く前は、普通にドイツに戻るつもりだったので」

3月に帰国した山下は、以降7月までレースに出場することなく、自宅で静かに過ごした。

「去年まではいろいろなレースに毎週のように出ていたのに、それが急になくなり、最初のうちは『ああ、何か休



み時間ができたなぁ』と思っていました（笑）。でも、だんだん退屈に感じるようになり、改めてレースが生活の刺激になっていたんだなと思いましたね。それと同時に、これだけ乗っていないと身体的にもスキル的にも大丈夫なのかなと不安になり、できる限り感覚を維持しようと自宅にシミュレータを導入し、フィジカルと英語のトレーニングも続けました」

　そのような状況で、コロナ禍で入国できなくなったヘイキ・コバライネンの代役として、ＴＧＲチーム・サードから山下に声がかかった。

「ＧＲスープラには乗る機会がないと思っていたので、うれしかったです。半年くらい何も乗れず、その間はバーチャルでしかレースをできなかったんですけど、やっぱり実際のレースの方が全然いいなぁと思いましたね。スキルの面でも問題ないレベルで走れたのは自信になりました。そんなに速い感じはしなかったし、去年みたいな感覚で自然に乗ることができました」



レース開始1時間ほど前から大雨となったスパでは、急きょ山下がスタートを担当。前戦オースティンよりグッドイヤーからミシュランへと使用タイヤが改められており、レインタイヤの習熟という部分でも難しかったことだろう。チームメイトのパターソン（右写真・右）は、なんと68歳（山下の43歳年上）！　英語でのコミュニケーションにも徐々に慣れ、次なる舞台はいよいよル・マン。山下は昨年「勉強」のために現地を訪れていた。



#33 ハイクラス・レーシング 2019-20 リザルト

※順位はLMP2クラス内のもの

Rd.	Event	QF	Race
1	シルバーストン4時間	6	7
2	富士6時間	4	4
3	上海4時間	4	6
4	バーレーン8時間	6	8
5	CoTA6時間	6	7
6	スパ6時間	6	7

　スーパーＧＴ開幕戦の富士では、チャンピオンとして大きな注目を集めたが、優勝を争うポテンシャルはなく予選6番手、決勝5位に終わった。

「自分のスティントでＮＳＸを2台抜けたのは良かったけど、本当はもっと活躍したかったですね。それでも、やっぱりＧＴ５００のバトルは楽しかった。今年もう乗るチャンスがないのは残念です」

「素人みたいなミス」の背景

　その後、山下はすぐにベルギーへと向かった。再開するＷＥＣのスパ6時間レースに出場するためである。

「スパを走るのは初めてで、シミュレータでも走る機会はなくぶっつけ本番でした。コースの感じは昔グランツーリスモで走っていたので分かっていましたが、やはり実際に走ると全然違いましたね。特にオー・ルージュは縦Ｇがすごくて、全開で行けるか行けないかを縦Ｇの中で判断しなくてはならないのが難しく、先も見えないので1周目はちょっと怖かった。でもすぐに慣れたし、他のコーナーは普通でした」

　フリー走行と予選はドライ。しかし、決勝はスパ・ウェザーに見舞われ、雨が降るなかで山下は急きょスタートドライバーの指名を受けた。

「グリッドにつくためにピットを出る直前、いきなり『スタートドライバーをやれ、乗れ、乗れ、乗れ』といわれて。自分が乗る予定ではなかったのでまったく心の準備をしていなかったし、雨のスパを走ったこともなかったし。普通はグリッドについてから1時間くらいあるのに、コロナの影響もあって5分後にはフォーメーションラップが始まり、考える間もなくスタートしました」

　本来はジェントルマンドライバーのマーク・パターソンがスタートを担う予定だったが、雨のスタートは危険とチームが判断し、急きょ山下が乗ることになったようだ。山下は初のウエット走行ながらスタートで1台をかわしたが、その後は思うようにペースが上がらず、彼らのオレカ07はＬＭＰ２クラスの中団を争うに留まった。

「レインではあまり速くなかったし、ドライでも平均してライバルより1～2秒遅かったので厳しかったです。基本的なセットアップの面で、もっと介入しなければならないのかもしれない」

　山下は多くを語らないが、彼が属するハイクラス・レーシングはお世辞にもトップチームとはいえず、上位チームとの力の差は明らか。さらに、ジェントルマンドライバーを抱えていることもあり、冷静に見て優勝はおろか上位を狙うことも難しい。スーパーＧＴ王者が、相当なフラストレーションを感じているのは想像に難くない。

「自分ではどのレースも全力で頑張っているつもりでいますが、優勝やチャ



ンピオンシップを狙うことは難しいと、どこかで思ってしまっているから、ああいうワケのわからないミスをしてしまうのかもしれない。それは本当にダメなところですね」

山下が言うミスとは、スパでのセーフティカー中のスピンである。全体的にはドライだったが、一部濡れている路面がありそこで山下はスピン、順位を下げてしまった。

「へぼい、素人みたいなミスで恥ずかしかったです。かなり落ち込みました。もし他人がやったとしたら、『あいつバカじゃないの』と笑っていたでしょう。それを自分がやってしまい、もう壊滅的に終わったなと思いました。いままでレースをやってきて、あんなミスをしたことはなかったし、本当に『何をやっているんだろう』と。でも、チームは気をつかってくれたのか、そんなには言われませんでした」

チームの山下への信頼は厚く、パフォーマンスは別として良い関係を築いている。懸案だった英語でのコミュニケーションも、問題ないレベルでできているようだ。

「タイヤ交換をするのかしないのか、それを無線でずっとやり取りしていて、場所によって雨が降っていたのですが、そこでちゃんと自分の意見を伝えられて、希望するタイヤに交換してもらえました。ピットに入るタイミングに関しても、いろいろ会話をしながら決め問題なくできたので、前より英語は上達したのかなとは思います。もちろん、まだまだ要修業ですが」

WECでの経験を積み重ね、山下は今年いよいよル・マン24時間に挑む。

「今年のル・マンは、自分にとって将来に向けての修業ですね。WECでは最近凡ミスが続いているので、絶対にポカをしないように走らなければならない。あと、今回は予選がスーパーポール方式で、ひとりのドライバーが上位何台かに入れたら、最後は10台くらいでアタックする方式なので、もし自分が予選をやらせてもらえるならば、ちゃんとそこに行けるようにしたいという思いがあります。将来的にトヨタのクルマに乗るために、多くの人に支えてもらっているプロジェクトなので、そういう人たちの努力を無駄にしないためにも成長し、頑張らなくてはならないと思っています」

＊＊＊

この企画のタイトル「恋しい日本食」には、スーパーGTに対する山下の思いも含めている。LMP2で下位を争うのではなく、本当はGT500でヒリヒリするようなバトルをしたいはずだ。ナイフとフォークでお上品にコース料理を口に運ぶのもいいが、本当はハシで焼き肉丼を豪快にかっ食らいたいのではなかろうか？

しかし山下は、トヨタのWEC育成ドライバーとして、自分が果たすべき任務を忠実に遂行している。「支えてくれる人たちのためにも」という言葉には、山下の決意とジレンマが感じられる。とはいえ、山下は着実に世界への階段を上っており、その先にはハイパーカーのシートがある。ヨーロッパのレースも食文化も、自然と山下の一部になりつつあるのだ。

Kenta Yamashita



**「支えてくれる人たちのためにも」という
山下の言葉には、決意とジレンマが感じられる**

半世紀ぶりの9月開催

夜長のル・マンをプライベーターが照らす

危機的状況のグリッドを埋めるのはふたつの“アマ向け”クラス

コロナ禍は今年のル・マンのエントリーにも大きく影響した
それでも多くのプライベーターが集結したことにより
ほぼフルグリッドで“夜の長いル・マン”はスタートを迎える

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：ドリュー・ギブソン（Drew Gibson）／XPB／FIA WEC

XPB

今年のル・マン24時間は1968年以来となる9月開催だ。通常の6月開催時よりも、夜間走行時間は3時間程度長くなる。すべてのクラスに共通して言えることは、この長い夜に合わせたソフトタイヤの選択が大いに結果に影響することだろう。

現行LMP1マシンにとっては最後のル・マンとなるが、総合優勝はトヨタが走らせる2台のTS050ハイブリッドが争うことになるだろう。プライベーターたちとっては、トラブルやアクシデントが順位を上げる唯一の機会となりそうだ。トヨタとプライベーター勢のパフォーマンス差を埋めるべくEoT（技術均衡調整）を施す意向をACOが示していること、そしてトヨタにもスパで見られたようなトラブルに見舞われる可能性もあることから、プライベーターにも総合優勝のチャンスがあるように思えるかもしれない。しかし、彼らがトヨタに真っ向勝負し、勝利できる見込みはほとんどないと言える。

そんなプライベーターのなかでは、今シーズンのWECで2勝を挙げているレベリオンが、ノンハイブリッド勢最上位の最有力候補だ。昨年のル・マンでは、レースのほぼ半分に相当する時間、彼らが記録したタイムは2番手となっていたが、それがレースの結果を変えることはなかった。レベリオンはACOとFIAに対し、今年もノンハイブリッドが有利になるような性能調整を施すよう働きかけているが、スポーティングレギュレーションが変わることはないだろう。

他のプライベーターに目を向けてみ

Hours of Le Mans





GTE Proクラスには昨年、6メーカー合計17台がエントリーしたが、今年は3メーカー合計8台に。近年は毎年のように激しいクラス優勝争いを展開していたこのクラス。台数が激減しても、熱いバトルが繰り広げられることを期待したい。

D.Gibson

最高峰のLMP1クラスには6台がエントリー。ノンハイブリッド＝プライベーター勢随一の力を持つレベリオンはWECに参戦する1号車のほかに3号車を投入し、2台体制で"打倒トヨタ"に臨む。

よう。ＬＮＴは今シーズン序盤の富士と上海では速さを見せたが、実戦経験の不足からピットストップでもたついていた。また、バイコレスもペース自体は悪くないものの、時折見せるミスが足を引っ張っている。どちらもル・マンでは苦しい戦いを強いられそうだ。

厳しい時代にル・マンのグリッドを支えたのはプライベーターのエントリーだ。それはコロナ禍にある今年も例外ではなく、ＬＭＰ２は23台、ＧＴＥ Ａｍは22台が集まった。

メーカーの存在を念頭に置いてさまざまな方向性やレギュレーションを決定しているシリーズにとって、こうした傾向は今後の活動について再考するきっかけとなるだろう。

ＬＭＰ２のクラス優勝候補は、シーズン中断前最後のレースとなったＣｏＴＡと再開後初戦のスパで連勝を飾ったユナイテッド・オートスポーツだろう。ドライバーラインアップはフィル・ハンソン、フェリペ・アルバカーキ、ポール・ディ・レスタと、非常に強力だ。しかし、２０１７年のル・マンでは総合優勝の可能性もあり、その年の富士で優勝したＪＯＴＡもあなどれない。今年はアンソニー・デビッドソン、アントニオ・フェリックス・ダ・コスタ、ロベルト・ゴンザレスという面々でル・マンに臨む。

今年のＧＴＥ Ａｍのエントリーは、フェラーリとポルシェがほとんど。ＴＦスポーツとアストンマーティン・レーシングがそれぞれ1台ずつアストンマーティンを走らせることで、複占状態をかろうじて打破したかたちとなっている。ちなみに、今年このクラスにはＭＲレーシングの参戦枠を使用してカーガイ・レーシングがエントリー。8月25日時点でのエントリーリストでは木村武史、ケイ・コッツォリーノと並んで、関口雄飛が名を連ねている。日本のモータースポーツファンにとっては注目すべき存在だろう。

一方で、ＧＴＥ Ｐｒｏは今年、大幅に台数を減らしている。ＩＭＳＡウェザーテック・スポーツカー選手権がコロナ禍の影響からスケジュールを圧縮したことにより、ミッドシップマシンとなったシボレー・コルベットＣ８・Ｒのル・マンデビューは見送られることになった。これは、新型コロナウイルス感染拡大防止策として、アメリカのチームはル・マン前後に隔離期間を設けなければならず、エントリーすることが不可能になったためだ。また、同様の理由でポルシェを走らせるアメリカ拠点のチームも参戦を取りやめることになった。これにより、同クラスに登録されているのはわずか8台（8月25日時点）のみと寂しい状態となっている。ＡＦコルセ、ウェザーテック・レーシング、リシ・コンペティツィオーネの4台のフェラーリ勢が、ウエットでの強さに定評がある2台のポルシェ、そして2台のアストンマーティンとしのぎを削ることになる。

最後に、ＬＭＰ２のタイヤに触れておこう。大多数がミシュランだが、注目どころのＪＯＴＡなど4台がグッドイヤーを履く。このクラスでタイヤ戦争があるのは今年で最後。どのような結果になるのか楽しみにしたい。

The Overview of the 88th 24



J SPORTSが秋の3大レースを徹底カバー!

24時間レースを24時間生中継。

Text : auto sport

開催が秋に延期となっていた世界の主要24時間レースだが、9月から10月にかけては9月4-5日の富士24時間を皮切りに、世界的なビッグイベントが立て続けに開催される。日本のドライバーや自動車メーカーが参戦し、国内のファンからも熱い視線が注がれているということで、それに応える形でJ SPORTSが徹底的にカバー。とくにル・マン24時間レースは今年も24時間生中継の体制を整えている。

「ル・マンの放送を始めたころは、スタート、夜中、夜明け、ゴールといった感じで、5つくらいのパートに分けていたのですが、合計したら18時間(笑)。それなら24時間やろう！　と。24時間レースを24時間生中継できるのはJ SPORTSの強みであり、使命とも考えています。レースには“流れ”というものがありますし、ダイジェストではファンの方々も物足りなくなってきていると感じておりました」（J SPORTS三原弘プロデューサー）

J SPORTSのル・マン中継では新たなトライを毎年行なってきた。「今年はACOとの緊密な連携により、レース中のドライバーインタビューを実施予定です。トヨタやCARGUYのほか、注目選手の生の声をお届けすることで、さらなるライブ感を追求します」（同）。

また、そのライブ感のアップという意味でも楽しみなのが、ピエール北川さんが久しぶりにJ SPORTSのル・マンの実況に登場すること。チェッカーの時間帯も担当する。

「以前のときは夜中などの担当で気楽にしゃべらせてもらっていたのですが(笑)、今年は大役を仰せつかりました。TS050がル・マンでのラストランを飾れるか、それは中嶋一貴の3連覇か小林可夢偉の初優勝によるものか、LMP2やLMGTEでの日本人ドライバーの挑戦の首尾はどうなるか、など見どころがとても多く、私も楽しみです。2003年から3年くらい、現地で実況をやらせていただいたのですが、04年に荒聖治選手が総合優勝したときのチェッカーまでの緊張感や表彰台の雰囲気などには独特のものがありました。ル・マンのそうした空気感をうまくお伝えできればと思っています」

ル・マン、ニュル、スパの放送／配信スケジュールは右記のとおり。この3レースもJ SPORTSオンデマンドでは24時間完全ライブ配信の予定だ。

LIVE中継! FIA世界耐久選手権（WEC）19/20 第7戦ル・マン24時間レース

9月19日（土）	Part 1［スタート］	21:00〜24:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
	Part 2［プロローグ］	24:30〜27:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
	Part 3［サンセット］	27:30〜30:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
9月20日（日）	Part 4［ミッドナイト］	06:30〜09:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
	Part 5［トワイライト］	09:30〜12:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
	Part 6［サンライズ］	12:30〜15:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
	Part 7［クライマックス］	15:30〜18:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド
	Part 8［ゴール］	18:30〜22:30	J SPORTS 1	J SPORTS オンデマンド

〈 コメンタリー陣（五十音順）〉

【実況】サッシャ、實方一世、辻野ヒロシ、中島秀之、ピエール北川

【解説】荒聖治、小倉茂徳、織戸学、貝島由美子、澤圭太、関谷正徳、高橋二朗、土屋武士、松田次生、両角岳彦、由良拓也、横溝直輝、脇阪寿一

【現地レポート】池ノ内みどり



ピエール北川／SUPER GTおよびスーパーフォーミュラの公式アナウンサー。「ちょっと待ってくださいよ〜」といった軽妙さを織り交ぜながらの臨場感あふれる場内実況でもおなじみ。

LIVE中継! 世界最大&最高の草レース! ニュルブルクリンク24時間耐久レース2020

9月26日（土）	Part 1［START］	22:00〜25:00	J SPORTS 2	J SPORTS オンデマンド
9月27日（日）	Part 2［FINISH］	20:00〜23:00	J SPORTS 2	J SPORTS オンデマンド

LIVE中継! 世界三大耐久レース! スパ・フランコルシャン24時間レース2020

10月24日（土）	Part 1［スタート］	22:00〜25:30	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド
		25:30〜翌20:30		J SPORTS オンデマンド
10月25日（日）	Part 1［ゴール］	20:30〜24:00	J SPORTS 3	J SPORTS オンデマンド

※放送／配信スケジュールは8月28日時点でのものです。
放送／配信の時間や内容、出演者などは変更になる場合があります。上記以外にも再放送があります。詳しくは番組サイトでご確認ください。



https://www.jsports.co.jp



https://jod.jsports.co.jp

番組や加入に関するお問い合わせ　J SPORTSカスタマーセンター

 0570-099-333

Le Mans 24 Hours

All Teams & Drivers

Text : 高橋洋平（Yohei Takahashi）
Photos : FIA WEC／Motorsport Images／XPB／BMW AG／FormulaE／Indycar／Porsche AG／TOYOTA／EURASIA MOTORSPORT

2020ル・マン24時間出場 全59台
マニアックな最新情報とともに総まとめ

ENTRY LIST

No.	LM P1	Driver #1	Driver #2	Driver #3
1	REBELLION RACING	Bruno SENNA	Norman NATO	Gustavo MENEZES
3	REBELLION RACING	Romain DUMAS	Nathanaël BERTHON	Louis DELÉTRAZ
4	BYKOLLES RACING TEAM	Tom DILLMANN	Bruno SPENGLER	Oliver James WEBB
6	TEAM LNT	Michael SIMPSON	Guy SMITH	Christopher DYSON
7	TOYOTA GAZOO RACING	Michael CONWAY	Kamui KOBAYASHI	Jose Maria LOPEZ
8	TOYOTA GAZOO RACING	Sébastien BUEMI	Kazuki NAKAJIMA	Brendon HARTLEY
No.	LM P2	Driver #1	Driver #2	Driver #3
11	EUROINTERNATIONAL	Adrien TAMBAY	Erik MARIS	Christophe D'ANSEMBOURG
17	IDEC SPORT	Dwigtht MERRIMAN	Kyle TILLEY	Jonathan KENNARD
21	DRAGONSPEED USA	Memo ROJAS	Ryan CULLEN	Pipo DERANI
22	UNITED AUTOSPORTS	Phil HANSON	Filipe ALBUQUERQUE	Paul DI RESTA
24	NIELSEN RACING	Garret GRIST	Alex KAPADIA	Anthony WELLS
25	ALGARVE PRO RACING	John FALB	Simon TRUMMER	Matthew MCMURRY
26	G-DRIVE RACING	Roman RUSINOV	Jean-Eric VERGNE	Mikkel JENSEN
27	DRAGONSPEED USA	Henrik HEDMAN	Ben HANLEY	Renger VAN DER ZANDE
28	IDEC SPORT	Paul LAFARGUE	Paul-Loup CHATIN	Richard BRADLEY
29	RACING TEAM NEDERLAND	Frits VAN EERD	Giedo VAN DER GARDE	Nyck DE VRIES
30	DUQUEINE TEAM	Jonathan HIRSCHI	Konstantin TERESCHENKO	Tristan GOMMENDY
31	PANIS RACING	Nicolas JAMIN	Julien CANAL	Matthieu VAXIVIERE
32	UNITED AUTOSPORTS	William OWEN	Alex BRUNDLE	Job VAN UITERT
33	HIGH CLASS RACING	Kenta YAMASHITA	Mark PATTERSON	Anders FJORDBACH
34	INTER EUROPOL COMPETITION	Jakub SMIECHOWSKI	Rene BINDER	Matevos ISAAKYAN
35	EURASIA MOTORSPORT	Nobuya YAMANAKA	Nicholas FOSTER	Roberto MERHI
36	SIGNATECH ALPINE ELF	Andre NEGRÃO	Pierre RAGUES	Thomas LAURENT
37	JACKIE CHAN DC RACING	Ho Pin TUNG	Gabriel AUBRY	Will STEVENS
38	JOTA	Anthony DAVIDSON	Antonio-Felix DA COSTA	Roberto GONZALEZ
39	SO24-HAS BY GRAFF	James ALLEN	Vincent CAPILLAIRE	Charles MILESI
42	COOL RACING	Nicolas LAPIERRE	Antonin BORGA	Alexandre COIGNY
47	CETILAR RACING	Roberto LACORTE	Andrea BELICCHI	Giorgio SERNAGIOTTO
50	RICHARD MILLE RACING TEAM	Tatiana CALDERON	Sophia FLÖRSCH	TBC
No.	LM GTE Pro	Driver #1	Driver #2	Driver #3
51	AF CORSE	Alessandro PIER GUIDI	James CALADO	Daniel SERRA
63	WEATHERTECH RACING	Cooper MACNEIL	Toni VILANDER	Jeffrey SEGAL
71	AF CORSE	Davide RIGON	Miguel MOLINA	Sam BIRD
82	RISI COMPETIZIONE	Olivier PLA	Sébastien BOURDAIS	Jules GOUNON
91	PORSCHE GT TEAM	Gianmaria BRUNI	Richard LIETZ	Frédéric MAKOWIECKI
92	PORSCHE GT TEAM	Michael CHRISTENSEN	Kevin ESTRE	Laurens VANTHOOR
95	ASTON MARTIN RACING	Nicki THIIM	Marco SØRENSEN	Richard WESTBROOK
97	ASTON MARTIN RACING	Maxime MARTIN	Alex LYNN	Harry TINCKNELL
No.	LM GTE Am	Driver #1	Driver #2	Driver #3
52	AF CORSE	Cristoph ULRICH	Steffen GÖRIG	Alexander WEST
54	AF CORSE	Thomas FLOHR	Francesco CASTELLACCI	Giancarlo FISICHELLA
55	SPIRIT OF RACE	Duncan CAMERON	Aaron SCOTT	Matthew GRIFFIN
56	TEAM PROJECT 1	Egidio PERFETTI	Larry TEN VOORDE	Matteo CAIROLI
57	TEAM PROJECT 1	Ben KEATING	Felipe FRAGA	Jeroen BLEEKEMOLEN
60	IRON LYNX	Claudio SCHIAVONI	Sergio PIANEZZOLA	Paolo RUBERTI
61	LUZICH RACING	Francesco PIOVANETTI	Oswaldo NEGRI	Come LEDOGAR
62	RED RIVER SPORT	Bonamy GRIMES	Johnny MOWLEM	Charles HOLLINGS
66	JMW MOTORSPORT	Richard HEISTAND	Maxwell ROOT*	Jan MAGNUSSEN
70	MR RACING	Takeshi KIMURA	Yuhi SEKIGUCHI	Kei COZZOLINO
72	HUB AUTO RACING	Morris CHEN	Tom BLOMQVIST	Marcos GOMES
75	IRON LYNX	Rino MASTRONARDI	Matteo CRESSONI	Andrea PICCINI
77	DEMPSEY-PROTON RACING	Christian RIED	Riccardo PERA	Matt CAMPBELL
78	PROTON COMPETITION	Horst FELBERMAYR Jr	Michele BERETTA	TBC
83	AF CORSE	Francois PERRODO	Emmanuel COLLARD	Nicklas NIELSEN
85	IRON LYNX	Manuela GOSTNER	Rahel FREY	Michelle GATTING
86	GULF RACING	Michael WAINWRIGHT	Benjamin BARKER	Andrew WATSON
88	DEMPSEY-PROTON RACING	Thomas PREINING	Dominique BASTIEN	Adrien DE LEENER
89	TEAM PROJECT 1	Steve BROOKS**	Benoît FRÉTIN* **	Bruno FRÉTIN* **
90	TF SPORT	Salih YOLUC	Charles EASTWOOD	Jonathan ADAM
98	ASTON MARTIN RACING	Paul DALLA LANA	Ross GUNN	Agusto FARFUS
99	DEMPSEY-PROTON RACING	Vutthikorn INTHRAPHUVASAK	Lucas LÉGERET	Hugo DE SADELEER

*ライセンス証明書の提出待ち　**FIAドライバーズカテゴライゼーション委員会による承認待ち
※出場チーム、車両およびドライバー名などは、８月25日ACO発表のエントリーリストに基づいています。
※マシンの写真は、WEC、ELMS、IMSA等における同一チーム名の車両であり、ル・マン出場時には車種やカラーリングが異なる場合があります。
※『2019 Le Mans Result』は総合順位を掲載しています。
※ドライバーカテゴライゼーション種別　P：プラチナ／G：ゴールド／S：シルバー／B：ブロンズ

3 LM P1 — MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 5th

レベリオン・レーシング

レベリオンR13・ギブソン

ロマン・デュマ	ナタニエル・ベルトン	ルイス・デレトラズ
P	G	G

20回目のル・マン24時間出場を果たすデュマは大ベテラン。LMP1クラス参加は2016年にポルシェLMP1で優勝して以来となり、自身４度目の頂点を目指す。ベルトンは７度目のル・マン24時間だ。今季ハースF1のリザーブドライバーを務め、FIA-F2を主戦場にするデレトラズ。初挑戦となるル・マンを前に、シミュレータのために32インチモニターを４つ新調した。

1 LM P1 WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 4th

レベリオン・レーシング

レベリオンR13・ギブソン

ブルーノ・セナ	ノルマン・ナト	グスタボ・メネゼス
P	G	G

今シーズンのWECをもって13年間のレース活動に終止符を打つレベリオンレーシング。ブルーノはガラナ飲料がお気に入り。ナトはベンチュリー・フォーミュラEのリザーブを担当し、FIA-F2＆ル・マン24時間のバーチャルレースにも参加。25歳のメネゼスは2014年のユーロF3で現レッドブル・ホンダのマックス・フェルスタッペンのチームメイトを務め、第５戦スパでポールを獲得している。

6 LM P1 WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ —

チームLNT

ジネッタG60-LT-P1-AER

マイケル・シンプソン	ガイ・スミス	クリストファー・ダイソン
G	G	S

イギリスで自動車や介護システム、ソフトウェア開発などを手掛けるLNTグループが母体で、コンストラクターのジネッタも同社の傘下だ。シンプソンは2008年からジネッタで開発ドライバー兼インストラクターを務める。スミスは03年大会をベントレーでクラス制覇。ダイソンは『ダイソン・レーシング』の副社長兼スポーツディレクターで、金石勝智とル・マンに挑んだ経験もある。

4 LM P1 — MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ Retired

バイコレス・レーシング・チーム

ENSO CLM P1/01・ギブソン

トム・ディルマン	ブルーノ・シュペングラー	オリバー・ジェームス・ウェッブ
G	P	G

ドイツのバイエルン州に本拠を構えるチームで、耐久レースの老舗だが当初はF3やDTMにも参戦した。ディルマンはかつてレッドブルのヘルムート・マルコに目をかけられ、レッドブル・ジュニアチームに在籍した。シュペングラーはDTMに15年間参加し、ル・マンは初挑戦。ウェッブはケーニグセグOne:1が時速394km／hを記録した際のドライバーで、コメンテーターとしての経験も豊富だ。

8 LM P1 WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 1st

トヨタ・ガズー・レーシング

トヨタTS050ハイブリッド

セバスチャン・ブエミ	中嶋一貴	ブレンドン・ハートレー
P	P	P

３者ともル・マン総合優勝経験を持つ。ブエミは今年の７月に、母国スイスに拠点を構える眼科医療サービス『SWISS VISIO』の視覚障害矯正における親善大使に就任した。一貴は昨年日本で開催されたラグビー世界大会にちなみ、WEC富士大会でゴールキックに挑戦し、美しい放物線を描いてみせた。昨年、F1やIMSAなど多方面で活躍したハートレーは３年ぶりのル・マン24時間挑戦となる。

7 LM P1 WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 2nd

トヨタ・ガズー・レーシング

トヨタTS050ハイブリッド

マイク・コンウェイ	小林可夢偉	ホセ-マリア・ロペス
P	P	P

昨年と同じ布陣で挑む７号車。２月にこの３名は他のTGRメンバーとともにトレーニングキャンプへ参加。アイスホッケーやボルダリング、雪山登山に挑戦し絆を深めた。そんななか可夢偉は、マクドナルドとトヨタがコラボした５種類のトミカがランダムでついてくるハッピーセットを、GRスープラ目当てに購入。しかし３回挑戦するもその願いは叶わなかったことをTwitterで呟いていた。

17 LM P2 — MICHELIN — 2019 Le Mans Result ▶ ——

IDECスポール

オレカ07・ギブソン

ディウート・メリマン (B)
カイル・ティレイ (S)
ジョナサン・ケナード (S)

エース格の28号車と2台体制で臨むIDEC。IDEC SPORTのスポーツディレクターを担当するミナシアンはかつてル・マンでプジョー908をドライブし、2008年には2位、11年には3位を経験している。メリマンはミナシアンとともに今年のデイトナ24時間でクラス3位を獲得。ケナードは2度目のル・マンで、初挑戦の10年はクルーゼ・シラーから野田英樹とともに参戦した。

11 LM P2 — MICHELIN — 2019 Le Mans Result ▶ ——

ユーロインターナショナル

リジェJSP217・ギブソン

エイドリアン・タンベイ (G)
エリック・マリス (B)
クリストファー・ダンセムブルグ (B)

欧米で30年以上にわたりレース活動を行ない、のべ42のタイトルを獲得してきた名門チームで、マーケティングにも注力している。タンベイは元F1ドライバーであるパトリックを父に持ち、DTMでアウディのワークスドライバーを長きにわたって務めた。56歳になるマリスは毎年多くの耐久レースに参戦している。57歳のダンセムブルグは昨年のアストンマーティン耐久シリーズの王者。

22 LM P2 — WEC — MICHELIN — 2019 Le Mans Result ▶ 9th

ユナイテッド・オートスポーツ

オレカ07・ギブソン

フィル・ハンソン (S)
フィリペ・アルバカーキ (P)
ポール・ディ・レスタ (P)

マクラーレンF1チームの代表、ザック・ブラウンが共同オーナーを務めるユナイテッド・オートスポーツ。22号車は昨年と同じ3名がステアリングをにぎる。最も尊敬する人は父と語るハンソンはル・マン最年少トップ10ゴールの記録を持つ。アルバカーキは元レッドブル・ジュニアで現在はプロトタイプカーを中心に操る。ディ・レスタはSky Sports F1のインタビュアーも担当。

21 LM P2 — MICHELIN — 2019 Le Mans Result ▶ ——

ドラゴンスピードUSA

オレカ07・ギブソン

メモ・ロハス (G)
ライアン・カレン (S)
ピポ・デラーニ (P)

今年はLMP2に2台のマシンを送り込むドラゴンスピード。ロハスは昨年のル・マンでクラス5位を獲得した。おもにIMSAやELMSで戦うカレンは、ロックダウン期間中に筋力トレーニングとタミヤのプラモデル『モンスタービートル』の製作に打ち込んだそう。26歳のデラーニは2013年のF3マカオグランプリで3位、2017年のル・マンではGTE Proで2位だった。

25 LM P2 — GOODYEAR — 2019 Le Mans Result ▶ 15th

アルガルベ・プロ・レーシング

オレカ07・ギブソン

ジョン・ファーブ (B)
サイモン・トラマー (G)
マシュー・マクマリー (S)

2010年に誕生したアルガルベは、ポルトガルとスペインを中心にレースサポート事業も手がける。17年ELMS王者のファーブはサーフィンや水上スキーが趣味。トラマーはIMSAとニュルでも24時間を経験済み。19年のIMSA LMP2クラス王者のマクマリーはル・マンの最年少出場記録保持者（16歳）で、今年6月にカリフォルニア大学で航空宇宙工学の学位を取得した。

24 LM P2 — MICHELIN — 2019 Le Mans Result ▶ ——

ニールセン・レーシング

オレカ07・ギブソン

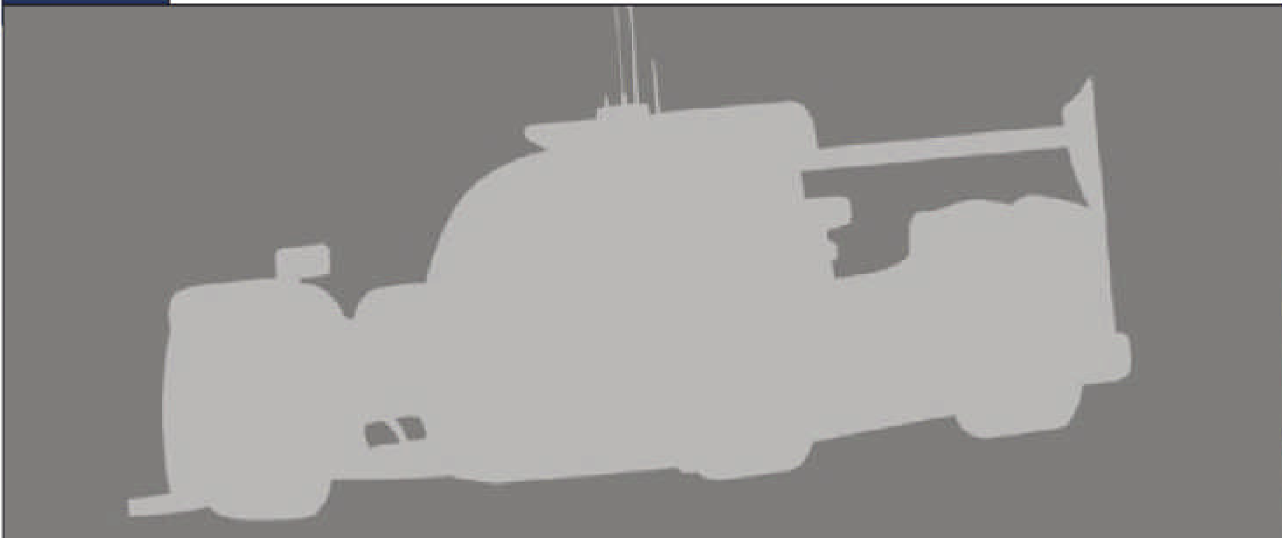
ギャレット・グリスト (S)
アレックス・カパディア (S)
アンソニー・ウェルス (B)

ニールセンレーシングがプロトタイプカーシリーズに参戦したのは2017年から。同チームは機械工業向けのケミカル品のプロデュースも手がける。グリストは同チームからIMSAのLMP3クラスに参戦中で、昨年のAsLMSでクラス2位だった。耐久レースで10年以上のキャリアを過ごしたカパディアは、自身のゴールに「ル・マン制覇」を掲げている。ウェルスは今年のAsLMS・LMP3王者。

27 LM P2 ―― MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ ――

ドラゴンスピードUSA

オレカ07・ギブソン



ヘンリク・ヘドマン B
ベン・ハンリー G
レンガー・ヴァン・デル・ザンテ G

普段はIMSAで戦うチームがル・マン24時間へスポット参戦する。３人は昨年LMP1クラスに参戦。52歳のヘドマンは同チームから４度目のル・マン。ハンリーはインディ500経験者。ヴァン・デル・ザンテはレース用保険サービス『ガルウィングレーシング保険』を手がけるビジネスマン。現在は２児の父を謳歌しているが、それまではスカイダイビングが趣味だった。

26 LM P2 ―― MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 11th

Gドライブ・レーシング

アウルス01・ギブソン



ロマン・ルシノフ G
ジャン-エリック・ベルニュ P
ミッケル・イェンセン S

平川亮も在籍した強豪チーム。SNS発信も積極的で、YouTubeチャンネルは2014年からスタートしている。多趣味なルシノフはフィアット500の整備に熱中するほか、セスナのパイロットもこなし、素潜りでウニ獲りもする。フォーミュラEの顔とも言えるベルニュはアルファタウリ・ホンダF1のピエール・ガスリーとゴルフを楽しむ間柄。GT3も乗りこなすイェンセンは初のル・マン。

29 LM P2 WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 26th

レーシング・チーム・ネーデルランド

オレカ07・ギブソン



フリッツ・ヴァン・イアード B
ギド・ヴァン・デル・ガルデ P
ニック・デ・フリース G

このチームを支えるオランダのスーパーマーケットJUMBOは、レッドブル・ホンダのフェルスタッペンも支援する企業。ドライバー３名は昨年と同様。イアードはJUMBOの経営者一族の長男。ガルデは元ケータハムF1のドライバー。2019年FIA-F2王者のデ・フリースはフォーミュラＥにレギュラー参戦中でトヨタLMP1のテスト兼リザーブドライバーも務める。

28 LM P2 ―― MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 10th

IDECスポール

オレカ07・ギブソン



ポール・ラファー S
ポール-ループ・シャタン G
リチャード・ブラッドレー G

モータースポーツに加えバスケットやサッカー、ラグビー、さらには障害者スポーツも支援し、セーリングヨットも手がけるのがIDECだ。４回目のル・マンに挑むラファーの父親は、IDECグループの社長でチーム代表を務める。14年のル・マンLMP2クラスで３位の実績を持つシャタンはヘリスキーやサーフィンが得意。ブラッドレーはスーパーフォーミュラにも出場していたことがある。

31 LM P2 ―― GOODYEAR 2019 Le Mans Result ▶ ――

パニス・レーシング

オレカ07・ギブソン



ニコラ・ジャミン G
ジュリアン・カナル S
マシュー・バキシビエ G

オリビエ・パニスが創設。15歳からキャリアを開始したジャミンは、それまではプロテニスプレイヤーを目指し３歳から練習に打ち込んだ。だが膝の故障と運転する父の姿に感銘を受けてレーサーに転向し現在はELMSに参戦中。キャナルはル・マン３度のクラス優勝、WECのLMP2シリーズ王座２度を誇る。今年結婚したバキシビエは標高4164mのブライトホルン登頂に成功した。

30 LM P2 ―― MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 12th

ドゥクアンヌ・チーム

オレカ07・ギブソン



ジョナサン・ヒルスキ G
コンスタンティン・テレシェンコ G
トリスタン・ゴメンディ P

『DUQUEINE』はフランスの複合材料メーカーで、2014年にこのチームを設立した。2018年のル・マンLMP2クラスで２位になったヒルスキはティラミスやリゾットが好物。テレシェンコは2017年までGP3シリーズなどシングルシーターをドライブしていたが、18年以降はELMSでLMP2マシンを駆る。ゴメンディはル・マンLMP2クラスで過去３度、２位を獲得している。

33 LM P2 ハイ・クラス・レーシング

2019 Le Mans Result ▶ 16th

オレカ07・ギブソン

山下健太 P / マーク・パターソン B / アンダース・フィヨルドバッハ S

1989年にフィヨルドバッハの父が創設したチームで、ル・マン挑戦はこれが2度目。ヤマケンこと山下はステイホーム期間中に椎茸を育成。また小学生時代の習字と漢字ドリルをチャリティオークションに出品し、合計12万円で落札された。68歳のパターソンは射撃が趣味。ELMSでハイクラスレーシングと4年目のシーズンを戦うフィヨルドバッハは、2度目のル・マン挑戦だ。

32 LM P2 ユナイテッド・オートスポーツ

2019 Le Mans Result ▶ 19th

オレカ07・ギブソン

ウィリアム・オーウェン S / アレックス・ブランドル G / ヨブ・ヴァン・アウタート S

2台体制で臨むユナイテッドスポーツ。オーウェンはこのチームから4度目のル・マン挑戦で、2018年大会ではLMP2クラス3位入賞を果たしている。元F1ドライバーのマーティン・ブランドルを父に持つ経験豊富なアレックスは今年、FIA-F2のコメンテーターも務める。スーパーヌードルというニックネームを持つヴァン・アウタートのヘルメットは父のデザインを踏襲した。

35 LM P2 ユーラシア・モータースポーツ

2019 Le Mans Result ▶ ——

リジェJSP217・ギブソン

山中信哉 B / ニコラス・フォスター G / ロベルト・メリ P

ダニエル・リカルドやアントニオ・ジョビナッツィを輩出した2003年設立の名門チーム。山中は国際貿易事業を展開するオプティマスグループの社長で、これが念願のル・マン初挑戦。メリは持ち込み資金が乏しいなかF1シートを射止めた経験のある努力家だ。オーストラリア出身のフォスターはハコ車で腕を磨き、今季のAsLMSでシリーズ3位、私生活ではドライビングレッスンも行なう。

34 LM P2 インター・ユーロポール・コンペティション

2019 Le Mans Result ▶ 45th

リジェJSP217・ギブソン

ヤコブ・スミエコウスキ S / レネ・バインダー S / マテヴォス・イサーキャン G

世界30カ国以上にパンを中心とした食材を提供するポーランドのベーカリー『INTER EUROPOL』がスポンサーを務める。スミエコウスキは2019年AsLMSのLMP3クラス王者で、今年はLMP2クラスに挑戦中。かつてGP2にも参戦したバインダーは木材加工会社の息子で、木材加工技術の職業教育を修了している。22歳のイサーキャンはFIA-F2にも参戦した。

37 LM P2 ジャッキー・チェンDCレーシング

2019 Le Mans Result ▶ 7th

オレカ07・ギブソン

ホー-ピン・タン G / ガブリエル・オーブリ S / ウィル・スティーブンス P

もはやル・マンの顔となりつつある、アクション俳優ジャッキー・チェンが出資するチーム。中国系オランダ人のタンは2017年に同チームでLMP2クラス優勝を果たした。18年にこのチームからWECでのキャリアを歩み始めたオーブリの趣味はロードバイク。スティーブンスはマノー・マルシャF1でレギュラードライバーを務めたほか17年大会のGTE Amクラスで優勝している。

36 LM P2 シグナテック・アルピーヌ・エルフ

2019 Le Mans Result ▶ 6th

アルピーヌA470・ギブソン

アンドレ・ネグラオ G / ピエール・ラゲ S / トマ・ローラン G

シャシーコンストラクターのシグナテックとフランスの自動車メーカー・アルピーヌがコンビを組んだチームで、現在LMP2クラス2連覇中だ。その立役者であるネグラオはチーム4年目で、18/19年シーズンの王者。LMP1の経験もあるラゲは13回目のル・マンだが未だ勝利経験がない。ローランは初出場の17年大会でLMP2クラス優勝。ここ2年はLMP1から参戦した実力派。

39
LM P2 | —— | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 14th

SO24ハズ・バイ・グラフ
オレカ07・ギブソン

ジェームス・アレン G
ヴィンセント・カピラール S
シャルル・ミレシ S

ル・マン経験が豊富なSO24-HASとグラフのジョイントチーム。24歳のアレンは昨年ドラゴンスピードからLMP1クラスにスポット参戦、今年はインディカーのテスト走行を担当した若手有望株だ。ELMSでLMP3クラスに参戦中でこれが7度目のル・マンとなるカピラールは、2018年大会のLMP2クラスで2位だった。ミレシは昨年、全日本F3に出場し、今年はスーパーフォーミュラに参戦予定。

38
LM P2 | WEC | GOODYEAR | 2019 Le Mans Result ▶ ——

JOTA
オレカ07・ギブソン

アンソニー・デイビッドソン P
アントニオ・フェリックス・ダ・コスタ P
ロベルト・ゴンザレス S

ここ3年はジャッキー・チェンDCレーシングとジョイントしていたが、今回は久々に独立してル・マンに挑む。デイビッドソンはF1やLMP1（TGR）でレギュラードライバーを務めた実績充分のドライバー。ダ・コスタはフォーミュラEを制覇した実力者だが、昨年BMWワークスから外れてしまう。ゴンザレスはここ2シーズンIMSAを主戦場としていた。

47
LM P2 | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 18th

チェティラー・レーシング
ダラーラP217・ギブソン

ロベルト・ラコルテ B
アンドレア・ベリッチ G
ジョルジョ・セルナジオット S

チェティラーは2010年、ドライバーを務めるラコルテと製薬会社の『Pharmanutra S.p.A』によって創設されたチーム。ラコルテは2003年から同社の副社長を務めており、4年連続のル・マン挑戦となる。ベリッチはヒストリックカーが好きで、ことあるごとにSNSへ写真を投稿する。セルナジオットのラッキーナンバーは9、信条は『リスクを恐れるな』だ。

42
LM P2 | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ ——

クール・レーシング
オレカ07・ギブソン

ニコラ・ラピエール P
アントニン・ボルガ S
アレクサンドル・コイニー B

スイスに拠点を構えるチーム。ラピエールは過去5年で4回、ル・マンLMP2クラス優勝を成し遂げた“持っている男”で、17年のトヨタ時代には来日中にバッティングセンターで汗を流したという。ボルガは今シーズンが初めてのWEC参戦。コイニーは17年からELMSでクールレーシングと共闘してきた間柄。LMP2クラスには2年前から挑戦し、ル・マンは初挑戦となる。

50
LM P2 | —— | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ ——

リシャール・ミル・レーシング・チーム
オレカ07・ギブソン

タチアナ・カルデロン S
ソフィア・フローシュ S
TBC

FIA耐久レース委員会で議長を務めるリシャール・ミルが代表を務め、女性のモータースポーツ推進をコンセプトに持つチームだ。カルデロンはアルファロメオF1の開発ドライバーでスーパーフォーミュラにもエントリー。フローシュはFIA-F3に参戦中。

63 ウェザーテック・レーシング

LM GTE Pro | — | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 33rd

フェラーリ488 GTE EVO

クーパー・マクニール S
トニ・バイランダー P
ジェフリー・セガール G

30年以上の歴史を誇る名門チームはIMSAで活躍中だ。『WEATHERTECH』のオーナー、デビット・マクニールの息子であるクーパーは昨年の大会でクラス３位だった。今年もチームメイトに名を連ねるバイランダーは、母国フィンランドでF1のコメンテーターを務め、２度のProクラス優勝を誇る。セガールは過去４大会でクラス優勝１回を含む３度の表彰台を獲得している。

51 AFコルセ

LM GTE Pro | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 20th

フェラーリ488 GTE EVO

アレッサンドロ・ピエール-グイディ P
ジェームス・カラド P
ダニエル・セラ G

昨年クラス優勝を果たした51号車は、同じ布陣で挑む。グイディは2011年からWECやブランパンGTなどで一貫してフェラーリのステアリングをにぎる跳ね馬の顔だ。カラドは昨年のアジアン・ル・マン・シリーズで日本のカーガイレーシングの一員として、シーズン４勝を挙げている。セラは今年６月ブラジルで初のフルマラソンに挑み、２時間48分42秒で駆け抜けた。

82 リシ・コンペティツィオーネ

LM GTE Pro | — | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 40th

フェラーリ488 GTE EVO

オリビエ・プラ P
セバスチャン・ブルデー P
ジュール・グーノン G

アメリカのヒューストンに本拠地を構える同チームを立ち上げたのはジュゼッペ・リシで、フェラーリのディーラーを30年以上継続しており、信念は「いつも正しい方法で」だ。プラは2016年大会のGTE Proクラスで優勝した。ブルデーはル・マン生まれル・マン育ちのフランチャイズドライバー。グーノンはベントレーのワークスドライバーで、スパ24時間、バサースト12時間の覇者。

71 AFコルセ

LM GTE Pro | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ Retired

フェラーリ488 GTE EVO

ダヴィデ・リゴン P
ミゲル・モリーナ P
サム・バード P

AFコルセは今回、Pro／Am両クラスに２台ずつエントリー。リゴンはフェラーリF1のテストドライバーを務めた2014年から同チームとル・マンに出場、以降６回のレースをすべて完走し、16年は２位だった。DTMでアウディの顔として活躍したモリーナは、17年からフェラーリの顔として耐久レースを中心に活躍中。バードは同チームから通算６度目となるル・マン挑戦だ。

92 ポルシェGTチーム

LM GTE Pro | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 29th

ポルシェ911 RSR-19

マイケル・クリステンセン P
ケヴィン・エストレ P
ローレンス・ファントール P

91号車、92号車ともに昨年と同じ顔ぶれが並ぶ。クリステンセンは2018年のル・マンGTE Proクラスの覇者。エストレ夫妻には今年の７月に待望の第一子、トミーちゃんが誕生し子育てにレースに大奮闘中だ。ファントールは昨年、ポルシェのチームメイトであるアール・バンバーとともにファッションブランド『BAMTHOR』を立ち上げ、愛娘エミリーちゃんにＴシャツをプレゼントした。

91 ポルシェGTチーム

LM GTE Pro | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 21st

ポルシェ911 RSR-19

ジャンマリア・ブルーニ P
リチャード・リエツ P
フレデリック・マコヴィッキ P

３度のGTE Proクラス優勝を誇り、今年39歳になるブルーニは愛妻家。WEC第５戦が行なわれた２月のアメリカで「妻から素敵な場所に招待された」と、−110℃のコールドサウナを体験したそうだ。ワークスドライバーのリエツはポルシェで14回目のル・マン挑戦。マコヴィッキのポルシェ愛は強く「ポルシェのために走る、これに勝る喜びはない」と語るチーム愛にあふれた男だ。

97 LM GTE Pro

2019 Le Mans Result ▶ 44th

アストンマーティン・レーシング

アストンマーティン・ヴァンテージAMR

- マキシム・マルタン　P
- アレックス・リン　P
- ハリー・ティンクネル　P

95号車とともに優勝を狙う。マルタンは元BMWのワークスドライバーで、2016年のスパ24時間をM6で優勝し、DTMでも活躍。フォーミュラEにも参戦しているリンはアストンマーティンのワークスドライバーで、ヴァルキリーのテストドライブも敢行。ティンクネルはIMSAでマツダ・チームヨーストの一員で、昨年優勝時にはスタッフから「必勝」のしゃもじとともに祝福された。

95 LM GTE Pro

2019 Le Mans Result ▶ Retired

アストンマーティン・レーシング

アストンマーティン・ヴァンテージAMR

- ニッキー・ティーム　P
- マルコ・ソーレンセン　P
- リチャード・ウエストブルック　P

ワークスチームとして今年も参戦するアストンマーティン。ティームは2013年以降同チームから参戦し14年のAmクラスと16年のProクラスで優勝、その際には日の丸の鉢巻きをして表彰台に上がった。ソーレンセンは、そんなティームの６年目のチームメイトを務める。フォードと共闘してきたウエストブルックは、もしレースをしていなければ「レストランを開いた」というほどの料理好き。

54 LM GTE Am

2019 Le Mans Result ▶ 43rd

AFコルセ

フェラーリ488 GTE EVO

- トマス・フロー　B
- フランチェスコ・カステラッチ　S
- ジャンカルロ・フィジケラ　P

この３名は、昨年スピリット・オブ・レースとして参戦したメンバーで、今年はAFコルセチームとして出場する。フローはビジネス航空会社『VistaJet』の創業者であり現会長だ。カステラッチはフェラーリのサーキット専用車のコーチを務める。言わずと知れた元F1ドライバー、フィジケラの趣味はDJで、自身のホームページにはプレイした曲の映像が公開されている。

52 LM GTE Am

2019 Le Mans Result ▶ ——

AFコルセ

フェラーリ488 GTE EVO

- クリストフ・ウルリッヒ　B
- ステファン・ゲーリッグ　B
- アレクサンダー・ウェスト　B

Proクラスと合わせて計５台でル・マンに挑む。ウルリッヒは2015年から一貫してフェラーリのGT3およびGTEでブランパンGTやELMSに参戦している。ゲーリッグはミュンヘンに居を構える投資会社『Quantum Capital Partners』の最高経営責任者だ。ウェストはブランパンGTやVLNで、アストンマーティン、マクラーレンをドライブした経験を持つ。

56 LM GTE Am

2019 Le Mans Result ▶ 31th

チーム・プロジェクト1

ポルシェ911 RSR

- エジディオ・ペルフェッティ　B
- ラリー・テン・フォーデ　S
- マッテオ・カイロリ　G

昨年はアートカラーのポルシェを持ち込んだドイツの名門チームで、今年は３台体制で出場する。ペルフェッティは『Perfetti Van Melle』を経営する一族のひとりで、主力商品にはメントスやチュッパチャプスがある。フォーデは今年のバーチャルバサースト12時間で優勝した。「スピードとアドレナリンがあれば充分」と語るカイロリは昨年のポールシッター。

55 LM GTE Am

2019 Le Mans Result ▶ ——

スピリット・オブ・レース

フェラーリ488 GTE EVO

- ダンカン・キャメロン　B
- アーロン・スコット　S
- マシュー・グリフィン　G

2017年から参戦するフェラーリのカスタマーチーム。48歳のキャメロンは10年以上のキャリアを誇りフェラーリGTマシンのステアリングをずっとにぎってきた。レース歴27年のスコットはレースサポート事業を手がける『スコット・スピード』の代表を務め、2017年のル・マンLM GTE Amクラスで２位の実力者。グリフィンはスパ・ドバイ24時間それぞれで優勝した経験を持つ。

60 | LM GTE Am | — | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 46th

アイアン・リンクス
フェラーリ488 GTE EVO

- クラウディオ・スキアヴォーニ (B)
- セルジオ・ピアネッツォーラ (S)
- パオロ・ルベルティ (G)

アマチュア向けレースサポートをメイン事業として展開するのがIRON LYNXだ。スキアヴォーニのル・マン挑戦はこれが2度目。ピアネッツォーラは2018、2019年のミシュラン・ル・マンカップGT3クラスを連覇した。ルベルティは昨年バイコレスからLMP1にも参戦、01年からハコ車でのキャリアをスタートし、大半はフェラーリとポルシェのステアリングをにぎってきた。

57 | LM GTE Am | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ —

チーム・プロジェクト1
ポルシェ911 RSR

- ベン・キーティング (B)
- フェリペ・フラガ (S)
- ジェロエン・ブリークモレン (G)

昨年はフォードをドライブした3人が、今年はポルシェでル・マンに挑む。キーティングのレースキャリアは2006年に始まり、妻からプレゼントされたトラックドライビングレッスンがきっかけになった。実業家の一面も持ち、テキサスのカーディーラー『Viper Exchange』のオーナーも務める。フラガはTikTokも使いこなす現代っ子。ブリークモレンはカートビジネス『RacePlanet』を運営する。

62 | LM GTE Am | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ —

レッド・リバー・スポーツ
フェラーリ488 GTE EVO

- ボナミー・グライムス (B)
- ジョニー・モウレム (G)
- チャールズ・ホリングス (S)

レーシングライセンスの取得からル・マン挑戦まで、アマチュアレーサーを幅広く支援する事業を手がけるのがRED RIVER SPORTだ。アジアン・ル・マンシリーズなど耐久レースを好むグライムスは、航空券検索エンジン『スカイスキャナー』の創設者。モウレムはチーム代表兼任ドライバー。ホリングスは20年以上のレースキャリアを持つがル・マン挑戦は今回が初めて。

61 | LM GTE Am | — | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 5th

ルーツィヒ・レーシング
フェラーリ488 GTE EVO

- フランチェスコ・ピオバネッティ (B)
- オズワルド・ネグリ (B)
- コム・レドガー (P)

フェラーリで活動してきたルーツィヒレーシングは19年にELMSでGTEデビューし、王者に輝いた実力派だ。ピオバネッティは長年フェラーリのGT3マシンでレースに参戦、今シーズンはAsLMSに参戦した。56歳のネグリは昨年のAsLMS GTクラスでフェラーリ488GTを駆り年間2位、レドガーは昨年カーガイレーシングから出場した日本人にも馴染み深いひとりだ。

70 | LM GTE Am | WEC | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 41st

MRレーシング
フェラーリ488 GTE EVO

- 木村武史 (B)
- 関口雄飛 (G)
- ケイ・コッツォリーノ (S)

チーム名こそMRレーシングだが、AFコルセからの打診を受け、急きょ2年連続でル・マン出場を決めたカーガイレーシング。木村は不動産業を手がける『RUF』の社長でスーパーGT300クラスにも出場した。スーパーGTでも活躍する関口にとっては久々の欧州戦で初のル・マン。コッツォリーノは昨年このチームでチームマネジメントも経験しており、縁の下の力持ち的存在も兼ねる。

66 | LM GTE Am | — | MICHELIN | 2019 Le Mans Result ▶ 32nd

JMWモータースポーツ
フェラーリ488 GTE EVO

- リチャード・ヘイスタンド (B)
- マックスウェル・ルート (S)
- ヤン・マグヌッセン (P)

2017年大会のGTE Amクラスを制したイギリスのチーム。ヘイスタンドは19年のIMSAでRC-F GT3を駆り、2勝を記録してランキング3位だった。大学生でもあるルートはモトクロスからモータースポーツ界に入り、キャリアをスタート。17年のピレリGT3カップ・ダイヤモンドクラスを制した。ハースF1チームに所属するケビンを息子に持つヤンは99年大会からの連続出場だ。

75 LM GTE Am — MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ —

アイアン・リンクス

フェラーリ488 GTE EVO

リノ・マストロナルディ B
マッテオ・クレッソーニ S
アンドレア・ピッチーニ G

急きょ３台体制となったアイアン・リンクス。ドライバーは３名ともイタリア人だ。マストロナルディは2015年以降、一貫してフェラーリGT3マシンのハンドルをにぎってきた。３度目のル・マンに挑むクレッソーニは、同年のELMS GTEクラスで３位だった。ピッチーニは耐久レースのベテランで、ニュル、スパ、そして昨年大会を含め10回以上の24時間レースを経験している。

72 LM GTE Am — MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ —

ハブ・オート・レーシング

フェラーリ488 GTE EVO

モリス・チェン B
トム・ブロンクビスト P
マルコス・ゴメス S

台湾に本拠を置くチームとしては唯一の参戦となる。スーパー耐久やFIA-GTワールドカップなどでも活動し、フェラーリのオフィシャルチームでもある。チーム代表兼ドライバーのチェンはベジタリアンで動物をこよなく愛する。ブロンクビストは昨年の大会でBMW M8GTEをドライブしたひとり。ゴメスは2020年のアジアン・ル・マンシリーズGTクラスで王者に輝いた。

78 LM GTE Am — MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 36th

プロトン・コンペティション

ポルシェ911 RSR

ホルスト・フェルバーマイヤーJr B
ミケーレ・ベレッタ S
TBC

77号車の兄弟車としてポルシェとともにル・マン制覇に挑む。フェルバーマイヤーJrの父もまたレーサーとして６度、ル・マンに挑み、またプロトンを支えてきた実業家だ。今年３月に他界した父の思いを胸に、息子がレースに挑む。当人は24時間レースの経験も豊富だ。ベレッタは17歳からカートを始め、ル・マンは今回が初挑戦だ。

77 LM GTE Am WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ 34th

デンプシー-プロトン・レーシング

ポルシェ911 RSR

クリスチャン・リード B
リカルド・ペラ S
マット・キャンベル B

1996年の創設以来ポルシェでレース活動を行なう同チームのオーナーは、アメリカの俳優パトリック・デンプシー。リードがキャリアを歩み始めたのは奇しくも1996年で、当時から一貫してポルシェをドライブしている。21歳のペラはバーチャル・ル・マン24時間で同チームのクラス５位に貢献した。豪州出身のキャンベルのヘルメットはカンガルー注意の標識がデザインされている。

85 LM GTE Am — MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ —

アイアン・リンクス

フェラーリ488 GTE EVO

マヌエラ・ゴストナー B
ラヘル・フレイ S
ミケラ・ガッティング S

３台体制のうち85号車はドライバー全員が女性で、昨年も同じメンバーで参戦した。ゴストナーはふたりの娘を持つ元バレーボール選手。学業とレースの文武両道を徹底して育てられたフレイのモットーは「すぐにやる。そして絶対にあきらめない」で、その姿勢がDTMレギュラー参戦にもつながったのだろう。８歳からレースを始めたガッティングは自身を泰然自若と語る。

83 LM GTE Am WEC MICHELIN 2019 Le Mans Result ▶ —

AFコルセ

フェラーリ488 GTE EVO

フランソワ・ペロード B
エマニュエル・コラール G
ニクラス・ニールセン S

フランス人ビジネスマンのペロードは英仏に拠点を構える独立系石油会社『Perenco』の社長を2007年から務めている。またAFコルセとの付き合いも長く、2016年のル・マンではクラス優勝した実績も持つ。コラールのル・マン初挑戦は1995年と古株で、98・99年はトヨタGT-Oneをドライブした経験もある。23歳のニールセンはフェラーリのワークスドライバーだ。

88 LM GTE Am
2019 Le Mans Result ▶ ——

デンプシー-プロトン・レーシング
ポルシェ911 RSR

トーマス・プライニング G
ドミニク・バスティン B
エイドリアン・デ・リーナー S

WECに通年で参戦中の88号車。今年からポルシェのプロドライバーを務めるプライニングは愛犬のポメラニアンと過ごす時間が大好き。バスティンはニュルやドバイを始め欧州24時間シリーズなど、2013年以降は毎年24時間レースをこなしてきた鉄人。デ・リーナーはNLSやELMSなど耐久シリーズにGT3マシンで出場してきたキャリアを持つ。

86 LM GTE Am
2019 Le Mans Result ▶ 38th

ガルフ・レーシング
ポルシェ911 RSR

マイケル・ウェインライト B
ベンジャミン・バーカー G
アンドリュー・ワトソン S

ル・マンの顔と言えるガルフカラーポルシェは今年も健在だ。いまやチームの顔であるウェインライトはサウサンプトン大学出身で、オランダの物流企業『Trafigura』の最高執行責任者を2008年から務めている。バーカーは今年のドバイ24時間で優勝した。ワトソンは昨年のアストンマーティン・ジュニアドライバーに選出された逸材で、ル・マン24時間はこれが初挑戦となる。

90 LM GTE Am
2019 Le Mans Result ▶ 42nd

TFスポーツ
アストンマーティン・ヴァンテージAMR

サリ・ヨルック B
チャールズ・イーストウッド S
ジョナサン・アダム P

アストンマーティンのカスタマーチームとしてWECに参戦中のTF SPORT。ヨルックはトルコ人ドライバー初のル・マン24時間参戦ドライバーで、2019年のスパ24時間では優勝を経験している。イーストウッドには７月23日に待望の女の子が誕生、前然やる気に満ちている。アダムはイギリスGT選手権で過去５年のうち４度、アストンマーティンとともに王座を獲得している。

89 LM GTE Am
2019 Le Mans Result ▶ ——

チーム・プロジェクト１
ポルシェ911 RSR

スティーブ・ブルックス B
ブノワ・フレタン B
ブルーノ・フレタン B

プロジェクト１の３台目。ブルックスはこれが６度目のル・マン。念願のル・マン初挑戦となるブノワはフランスのYDEOグループの社長で、同社は衛生・消毒製品、水泳用プールの塩素パウダー、老人ホーム用の栄養食材の提供など、５つ事業を手がける。ブルーノもブノワの身内であり、2012年からバルセロナやドバイなど毎年24時間レースにポルシェで参戦している。

99 LM GTE Am
2019 Le Mans Result ▶ ——

デンプシー-プロトン・レーシング
ポルシェ911 RSR

ブッティクロン・インスラブサック B
ルーカス・レゲレ S
ヒューゴ・デ・サデラー S

プロトンレーシングの４台目。インスラブサックは昨年のブランパンGTアジアでGT3プロアマクラスの王者で、今回唯一のタイ人ドライバー。レゲレはELMSのLMP3クラスを中心に耐久レース活動を続け、現在は同チームとともにWECを闘っており、今回が念願のル・マン初挑戦となる。趣味はモトクロスという23歳のサデラーは、18年大会のLMP2クラスで３位入賞した。

98 LM GTE Am
2019 Le Mans Result ▶ Retired

アストンマーティン・レーシング
アストンマーティン・ヴァンテージAMR

ポール・ダラ・ラナ B
ロス・ガン S
アウグスト・ファーフス P

ワークスチームとしてアストンマーティンの覇権奪還に挑む。ダラ・ラナはカナダのヘルスケア企業の創業者で、公衆衛生学校も設立している。ガンは2016年からアストンマーティンのワークスドライバーで、AsLMSにはD'station Racingの一員として出場した。元BMWワークスドライバーのファーフスはダラ・ラナと家族ぐるみの付き合いがあり、参戦が実現した。


SAN-EI
CORPORATION

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第83回

二本目のミルク

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。『ある一日』（織田作之助賞）『きんじよ』『マリアさま』ほか著作多数。レースを愛する息子ひとひ氏が絵を描く当コラム、書籍化プロジェクトが始動しています。くわしくは51ページとautosport webを。

ディクソンのマシンが
アニメの「カーズ」さながら歯ぎしりする

これまでいろんなことを教えてもらった、料理屋のご主人と古本屋のおじさん。それぞれ別の機会に、ふたりからほぼ同じことをいわれた覚えがある。

「二回目のお客さんはお客さん。二回目になると常連さん」「初めてのお客さんの顔はおぼえる。二度目にきてくれると名前までおぼえる」「初回もうれしいよ。けど、二回目って、初回一発で気に入ってもらえた証拠だろう。そらあ格別にうれしい」

二回目が特別というのは僕にもある。八年前の春、ふと思いたって、京都の大原を訪ねた。なんの目的もなくそぞろ歩くうち、からだがこの土地に溶けていく感じがし、名残惜しい気持ちでうちに帰った。翌週、とあるひとから突然「一緒に大原にいこう」と、たまたま誘われた。二度目の大原は、いっそうの輝きで僕を迎え、僕は、自分の少し溶けた風景のなかを歩きながら、小説のなかに進みだす感覚をおぼえ、そうしてまたうちに帰り、『悪声』という、大原っぽい土地を舞台にした長編を書きはじめた。

日常、仕事、行楽と、まわりを見わたしてみると、世の中は基本、「一回きり」のできごとで終始している。一回きりの会話、一回きりの訪問、一回きりの道、一回きりの出会い。ところが、その上に「二回目」が加わると、それぞれふしぎな感覚に包まれる。

「あれ、みおぼえがある」

「これってひょっとして、運命じゃないの」

一回きりでも、ありがたい。ただ、二回目にはなにか、偶然をこえた、大きな意志の存在を感じる。自分の生が「点」ではなく「線」だと感じ、その線を弦のように弾いて、妙なる響きをだすなにかがいるのだ。

スタート直後から佐藤琢磨は、あきらかにまわり全体を見すえて走っているようにみえた。そのうち、見えているのはまわりだけでなく、200周の全過程なのかも、と感じられるようになった。オーバルコースを疾走しながら琢磨選手はハクトウワシのように上空から悠然とみおろす。ライバルたちの燃料タンクの中身、タイヤの表面さえ、ゆうゆう見えているにちがいない。

157周、ディクソンを抜いて先頭にたちながら、後ろのついてくる速度を確かめている。そこから10周あまり、二台の距離は空気の紐でつながっているように自在に伸縮する。琢磨がピットへ、次の周、ディクソンもピットへ、そのままトップへ滑りでる。琢磨のマシンが目をみひらく。タイミングをはかりながら追走し、172周目、タイヤと燃料にもっとも負担のかからない走りかたでディクソンを抜き去る。

182周目、ディクソンが詰めてくる。185、187周目、抜こうとするが抜ききれない。二台のあいだにラップダウンの集団がはさまり、ディクソンのマシンがアニメの「カーズ」さながら歯ぎしりするのが画面でもわかる。

195周目、ピゴットのマシンが火を噴く。無観客のスタンドがどよめき、ほんものの沈黙がコースを覆う。旗がふられ、そして200周目、最後の周回は佐藤琢磨をリーダーとするパレードの体を成す。最後に振られる白黒格子の旗が、オーバルコースに祝福の風をおこす。

マシン上で噴き上がる、通算二本目のミルク。輝かしい笑顔。

みんながみんな琢磨に集まる。だいじょうぶか、という程のたてつづけのハグ。このみながいるから琢磨はここに立っている。

一回目は、「勝者」だった。

二回目、偶然をこえた大きな意志のもと、佐藤琢磨は「王者」となった。

絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは 9月18日（金）発売です

10月2日号 No.1537 特別定価780円

※企画内容は変更になる場合がございます。

速報

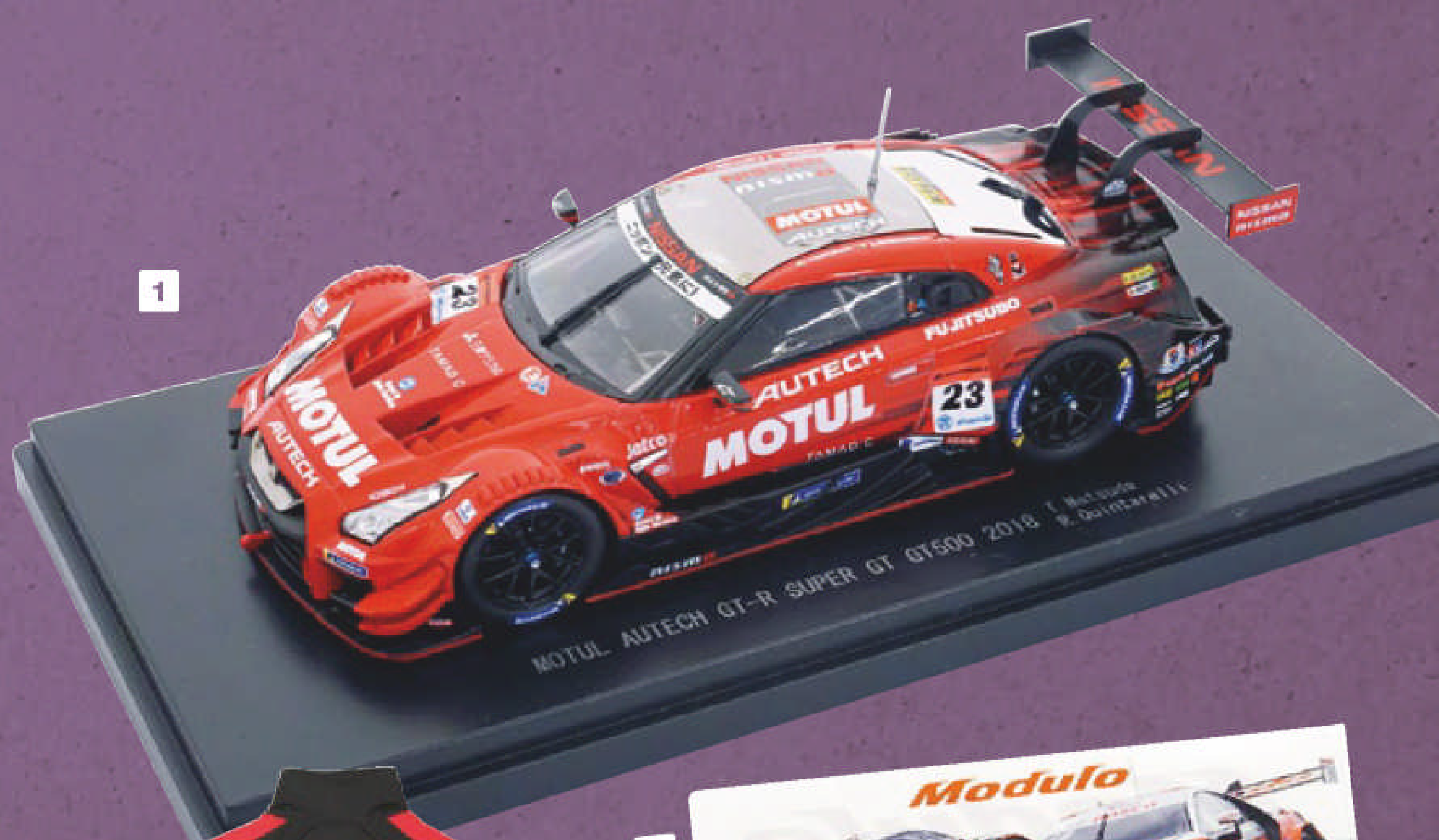
スーパーGT第3戦レース詳報

真夏のもてぎで見える、今季タイトル争いの主役たち

【ダブル付録】佐藤琢磨インディ500優勝記念ステッカー／両観音開きピンナップ

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1 EBBRO 1/43スケールモデル MOTUL AUTECH GT-R SUPER GT GT500 2018 No.23　1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルから、MOTUL AUTECH GT-R SUPER GT GT500 2018 No.23を１名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp



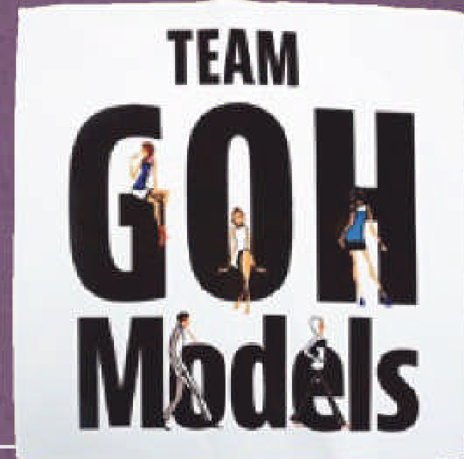
2 CARGUY RACING フリースジャケット　1名様

今季もル・マン24時間にLM-GTE Amクラスからフェラーリ488 GTEで参戦するCARGUY RACING。これからの季節に役立つソフトシェルのフリースジャケットは伸縮性にすぐれた逸品だ。Ｓサイズ。



3 Modulo NSX-GT クリアファイル　5名様

スーパーGT第３戦で見ごとポールポジションを獲得した2020年型Modulo NSX-GTのクリアファイルが登場。A4サイズの用紙がぴったり収まるサイズで普段使いにもってこいだ。
サイズ：310㎜×220㎜　提供：ホンダアクセス
URL：http://www.honda.co.jp/ACCESS/



4 チーム郷 モデルハンカチ　1名様

今シーズンからデイル・コイン・レーシングとのタッグでインディカーシリーズに参戦するチーム郷。モダンなデザインのこのハンカチはフェルトのような質感で肌ざわり抜群。個性を遺憾なく発揮できるだろう。

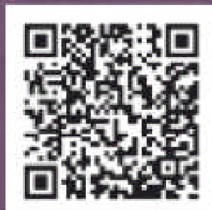
応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2020年9月18日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1536号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは 2020年9月17日（木）です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり１回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1536

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

SSRホイールがサマーキャンペーンを実施!

スーパーGTではKEIHIN NSX-GTなどへホイールの供給を行なっているSSRホイールが、８月１日から全国取扱店舗でサマーキャンペーンを実施している。

このキャンペーンは同ブランドが展開するホイール各種を購入し、専用の用紙で応募した先着150名にプレゼントが送られるものだ。プレゼントの応募内容は、Ａコース100名、Ｂコース50名のいずれかで、SSR用の軽量ホイールナットか、SSRのロゴがアクセントの専用パーカーをもらえる。一般ではなかなか手に入らないアイテムを入手できるまたとない機会だ。とくに、応募Ａコースのホイールナットは深さ24㎜サイズで通常の価格が１万1,000円となっているため、ホイール購入費がナットぶん浮いて大変おトクと言えるのではないだろうか。

対象店舗は、日本全国のSSRブランドを取り扱う店舗で実施している。

商品についてはSSR系ブランドの『GT』や『DEVICE』、『Professor』などホイール全商品が該当するとのことだ。なお、応募に際しては１セット４本の購入が必須なので注意が必要。

ほかにも、応募者全員にもれなくSSRステッカー２枚がプレゼントされるとのことなので、マイカーのホイール交換を考えている方はぜひ下記に記載されているサイトへアクセスし、概要を確認してほしい。

■期間：2020年９月30日(水)まで
■店舗：全国のSSRホイール取扱店
■応募方法：SSRホイールを新規で購入のうえSUMMER CAMPAIGN応募用紙に必要事項を記載

■プレゼント内容：
［Aコース］
SSR ライトウエイトロックナット
［Bコース］
SSR オリジナルパーカー

※いずれか１コース。
応募者全員：SSRステッカー２枚

■URL：
https://www.rd-tanabe.com/ssr/summer_campaign_2020/




SAN-EI
CORPORATION